REPUBBLICA ITALIANA

BOLLETTINO UFFICIALE
della Regione Puglia

REGIONE PUGLIA

ANNO LIII | BARI, 8 FEBBRAIO 2022 | **n. 16**

Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

Il Bollettino Ufficiale della Regione Puglia si pubblica con frequenza infrasettimanale ed è diviso in due parti.

Nella parte I sono pubblicati:

a) sentenze ed ordinanze della Corte Costituzionale riguardanti leggi della Regione Puglia;
b) ricorsi e sentenze di Organi giurisdizionali che prevedono un coinvolgimento della Regione Puglia;
c) leggi e regolamenti regionali;
d) deliberazioni del Consiglio Regionale riguardanti la convalida degli eletti;
e) atti e circolari aventi rilevanza esterna;
f) comunicati ufficiali emanati dal Presidente della Regione e dal Presidente del Consiglio Regionale;
g) atti relativi all'elezione dell'Ufficio di Presidenza dell'Assemblea, della Giunta regionale, delle Commissioni permanenti e loro eventuali dimissioni;
h) deliberazioni, atti e provvedimenti generali attuativi delle direttive ed applicativi dei regolamenti della Comunità Europea;
i) disegni di legge ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 19/97;
j) lo Statuto regionale e le sue modificazioni;
k) richieste di referendum con relativi risultati;
l) piano di sviluppo regionale con aggiornamenti o modifiche.

Nella parte II sono pubblicati:

a) decreti ed ordinanze del Presidente della Giunta regionale;
b) deliberazioni della Giunta regionale;
c) determinazioni dirigenziali;
d) decreti ed ordinanze del Presidente della Giunta regionale in veste di Commissario delegato;
e) atti del Difensore Civico regionale come previsto da norme regionali o su disposizioni del Presidente o della Giunta;
f) atti degli Enti Locali;
g) deliberazioni del Consiglio Regionale;
h) statuti di enti locali;
i) concorsi;
j) avvisi di gara;
k) annunci legali;
l) avvisi;
m) rettifiche;
n) atti di organi non regionali, di altri enti o amministrazioni, aventi particolare rilievo e la cui pubblicazione non è prescritta.

SOMMARIO

"Avviso per i redattori e per gli Enti:
Il Bollettino Ufficiale della Regione Puglia si attiene alle regole della Legge 150/2000 per la semplificazione del linguaggio e per la facilitazione dell'accesso dei cittadini alla comprensione degli atti della Pubblica Amministrazione. Tutti i redattori e gli Enti inserzionisti sono tenuti ad evitare sigle, acronimi, abbreviazioni, almeno nei titoli di testa dei provvedimenti".

PARTE SECONDA

Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2119
Interventi ex art. 15 della L.R. n. 17 del 2 dicembre 2005 e smi. Borse di ricerca presso Istituzioni universitarie nazionali e europee in collaborazione con il Servizio regionale Delegazione di Bruxelles per il perfezionamento professionale e scientifico di giovani laureati pugliesi. 6788

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2120
D.G.R. n. 1107/2021 "Piano triennale territoriale degli interventi 2021/2023 di Istruzione Tecnica Superiore - ITS, dell'Istruzione e Formazione Tecnica Superiore - IFTS e dei Poli Tecnico Professionali - PTP, ex art. 11 del DPCM 25/01/2008." - Approvazione dei criteri di selezione per la costituzione di n. 3 nuove Fondazioni ITS..... 6797

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2121
Attribuzione, ai sensi dell'articolo 24, comma 5, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, delle funzioni vicarie della Sezione Difesa del Suolo e Rischio Sismico afferente al Dipartimento Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture. 6803

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2122
Comando presso la Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana dell'ing. Maria Gabriella Sfrecola, dipendente del Comune di Barletta...... 6806

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2127
Legge regionale n.19/2013 "Riordino organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo. Semplificazione dei procedimenti amministrativi". Ricognizione 2021. 6811

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2129
Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET) - Approvazione Bilancio consuntivo anno 2020 6820

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2187
Rinnovo della Convenzione con l'Agenzia delle Entrate per la gestione dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'addizionale regionale all'imposta sul reddito delle persone fisiche..... 6824

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2190
COMUNE DI BARI. Costruzione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo 1° Stralcio - Accordo Quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca comunale nel Municipio

3 - CUP: J93E20000040002 Proponente: COMUNE DI BARI - AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA art. 90 NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95. 6861

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2191
Ente Autonomo Fiera del Levante: Articolo 8 dello Statuto - Nomina componente del Consiglio di Amministrazione...... 6885

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2192
D.M. 10 agosto 2020, art. 8 e DD 23 novembre 2021. Iniziative a vantaggio dei consumatori, di cui all'art. 148 L. 388/2000. Variazione, ai sensi dell'art. 51, comma 2 e 6 del D.Lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii, al Bilancio di previsione 2021 e Pluriennale 2021-2023, al Documento tecnico di accompagnamento e al Bilancio Finanziario Gestionale 2021-2023, approvato con DGR n. 71/2021. 6888

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2193
D.L. n. 34/2020, art. 200, c. 1 - D.L. 137/2020 art. 22-ter e L. 178/2020 art. 1, c. 816. Decreto n. 483 del 30.11.2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Variazione al bilancio di previsione 2021 e pluriennale 2021 - 2023 ai sensi dell'art. 51, c. 2 del D. Lgs. 118/2011 e s.m.i...... 6894

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2195
DGR 1224 del 22.07.2021 - Regolamento tipo di contabilita' economica di cui all'art 24 comma 6 l.r 15/2004 - differimento termine per recepimento da parte delle ASP..... 6905

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2202
Ferrotramviaria S.p.A.. Contratto di servizio, per il periodo 2022-2033, relativo al trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale nella Regione Puglia. Rettifica pre-informazione n. 387773-2017-IT. Approvazione relazione ex art. 34 d.l. 179/2012. Approvazione schema di contratto. 6909

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2203
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.. Contratto di servizio, per il periodo 2022-2033, relativo al trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale nella Regione Puglia. Rettifica pre-informazione n. 387772-2017-IT. Approvazione relazione ex art. 34 d.l. 179/2012. Approvazione schema di contratto. 7064

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2204
Ferrovie del Gargano s.r.l..Contratto di servizio, per il periodo 2022-2033, relativo al trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale nella Regione Puglia. Rettifica pre-informazione n. 387771-2017-IT. Approvazione relazione ex art. 34 d.l. 179/2012. Approvazione schema di contratto. 7184

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2219
D.G.R. n. 1346/2021 – Aggiornamento dei progetti di cui alla tabella "L". 7334

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2221
Progetto della "Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana". AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95...... 7339

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2231
Servizi di Trasporto Pubblico automobilistico integrativo e/o sostitutivo del servizio ferroviario - Proroga dello stato di emergenza al 31 marzo 2022 – Indirizzi volti all'adozione delle misure di cui all'art. 92, commi 4-ter e 4-quater del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (conv. con Legge 24 aprile 2020, n. 27). 7400

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2234
Stanziamento di contributi per l'acquisto di servizi e forniture in favore delle Polizie locali al fine di contrastare episodi criminosi nei Comuni di Foggia, San Severo, Barletta, Andria e Trani. 7414

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2239
Recepimento Accordo 5 maggio 2021 (Rep. Atti 49/CSR), in materia di requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici e delle linee guida di accreditamento delle strutture afferenti al programma di trapianto di cellule staminali emopoietiche (CSE). 7422

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2240
Recepimento Accordo 8 luglio 2021 (Rep. Atti 100/CSR) recante "La definizione dei criteri e dei principi generali per la regolamentazione delle convenzioni tra regioni, province autonome e Associazioni e Federazioni di donatori di sangue e adozione del relativo schema-tipo. Revisione e aggiornamento dell'Accordo Stato-Regioni 14 aprile 2016 (Rep. Atti 61/CSR)". 7476

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2246
D.G.R. n. 2074/2021 - Art. 3 D.Lgs. n. 502/92. Indirizzi di pianificazione per la riforma del SSR. Designazioni Commissario. Indicazioni operative 7505

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2252
COMUNE DI VEGLIE – Accordo di Programma, ai sensi e per gli effetti dell'art 34 del D.lgs 267/00, finalizzato al recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali. Approvazione proposta di Accordo di Programma, variante al PRG e rilascio parere di comp. paesaggistica ex art 96.1.c NTA del PPTR 7513

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2254
Modello di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza della Regione Puglia. Approvazione linee di indirizzo e affidamento provvisorio in proroga dei contratti di servizio in essere. 7551

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2255
Incremento del fattore sicurezza a bordo treno nell'ambito della Regione Puglia: approvazione degli schemi di Accordo tra Regione Puglia e Trenitalia S.p.A. finalizzati al rilascio di agevolazioni tariffarie (art. 30, co. 1 della L.R. n. 18/2002) in favore delle Forze di Polizia e dell'Esercito. 7577

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2256
Incremento del fattore sicurezza sui servizi di trasporto pubblico locale in ambito regionale: approvazione degli schemi di Accordo tra le società di trasporto pubblico regionale (Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie del Gargano e Ferrotramviaria SpA) e Regione Puglia finalizzati al rilascio di agevolazioni tariffarie (art.30, co.1 della LR n.18/2002) in favore delle Forze di Polizia e dell'Esercito. 7599

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 27 gennaio 2022, n. 28
DGR n. 2206 del 27/12/2021. Piano di dimensionamento scolastico per l'a.s. 2022/23 e programmazione dell'offerta formativa per il triennio 2022/23, 2023/24 e 2024/25. Rettifiche e modifiche. 7622

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 31 gennaio 2022, n. 56
Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale. 7637

PARTE SECONDA

Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2119

Interventi ex art. 15 della L.R. n. 17 del 2 dicembre 2005 e smi. Borse di ricerca presso Istituzioni universitarie nazionali e europee in collaborazione con il Servizio regionale Delegazione di Bruxelles per il perfezionamento professionale e scientifico di giovani laureati pugliesi.

L'Assessore alla Formazione e Lavoro, Politiche per il Lavoro, Diritto allo studio, Scuola, Università, Formazione professionale, Dott. Sebastiano Leo, sulla base dell'istruttoria espletata dalla Responsabile P.O. "Sistemi dell'Istruzione superiore e della Ricerca", confermata e fatta propria dalla Dirigente della Sezione Istruzione e Università, nonché dalla Direttrice del Dipartimento Politiche del Lavoro, Istruzione e Formazione, riferisce quanto segue.

Premesso che:

- nell'ambito delle attività svolte per il perseguimento dei propri compiti e finalità, la Regione, ai sensi del comma 3 dell'art. 12 dello Statuto, garantisce il diritto allo studio e sostiene la ricerca scientifica;
- il principio stabilito dall'art. 9 della Carta costituzionale pone in risalto la promozione dello sviluppo della cultura e della ricerca scientifica e tecnica;
- l'art. 163 del Trattato sull'Unione Europea adottato a Maastricht il 07/02/1992 incoraggia l'adozione di iniziative in materia di ricerca, promuovendo le azioni ritenute necessarie per la loro attuazione;
- la Puglia è ricca di intelligenze e di potenzialità tecnico-scientifiche che consentono di investire sul "sapere" per dotare la società di competenze elevate pronte a sostenere le sfide che il tessuto socio-economico richiede;
- si ritiene di dover fornire adeguato supporto pubblico alle attività di ricerca in coerenza con la Strategia Europa 2020 adottata dall'Unione Europea nel 2010 che individua nel sostegno alla ricerca una delle priorità, per rilanciare il sistema economico e promuovere una crescita "intelligente, sostenibile e solidale".

Visti:

- l'art. 6, comma 4, della legge n. 168 del 09/05/1989 che stabilisce il principio della libertà di ricerca e la possibilità per i ricercatori di partecipare a programmi di ricerca promossi da amministrazioni dello Stato, da enti pubblici o privati o da istituzioni internazionali;
- l'art. 15 della L.R. n. 17 del 02/12/2005, riguardante gli "Interventi in materia di ricerca e orientamento universitario", che stabilisce che la Regione Puglia sostiene il finanziamento di Borse di studio a favore di giovani laureati pugliesi per il perfezionamento professionale e scientifico;
- l'art. 16 della L.R. n. 20 del 30/12/2005 concernente "Modifiche all'articolo 15 della legge regionale 22 dicembre 2005, n 17" stabilisce che l'intervento di finanziamento di Borse di ricerca a favore di giovani laureati pugliesi per il perfezionamento professionale e scientifico viene attuato tramite gli Enti regionali per il diritto allo studio universitario (ora ADISU Puglia ex art. 38 L.R. n. 18/2007);
- l'art. 2 della L.R. n. 18 del 27/06/2007 sancisce che gli interventi in materia di diritto allo studio sono destinati anche alla concessione di Borse di ricerca post laurea e che, ai sensi dell'art. 7 della stessa legge regionale, l'attuazione di tali interventi avviene a cura dell'Adisu Puglia.

Tenuto conto che:

- nell'ambito delle politiche di sviluppo della ricerca della regione, si vuole dare responsabilità e far crescere, nella Regione Puglia, una nuova generazione di ricercatori, offrendo loro l'opportunità di sviluppare progetti di ricerca mirati a produrre nuove conoscenze anche immediatamente trasferibili alla Regione stessa, ovvero ad acquisire saperi diversificati anche attraverso l'interazione con gli organismi comunitari e gli organi centrali dello stato;
- fanno capo alla Direzione Amministrativa del Gabinetto, il Servizio delegazione di Bruxelles i cui compiti istituzionali prevedono attività di coordinamento con gli organismi dell'unione europea e con gli organi centrali dello stato;
- d'intesa con il Dirigente della Direzione Amministrativa del Gabinetto e con la direzione di Dipartimento, sono state individuate le seguenti tematiche relative ai percorsi di ricerca individuale da intraprendere in collaborazione con la delegazione di Bruxelles:
  1) "*La coesione come priorità politica del Comitato delle regioni e valore fondamentale dell'Unione Europea, concepita non solo come risorse finanziarie ma come strumento per promuovere la coesione sociale e territoriale*."
  2) "*Il processo decisionale dell'Unione Europea e la promozione degli interessi regionali in ambito europeo."*

Visti:

- la Legge Regionale 30 dicembre 2020, n.35 " Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2021 e bilancio pluriennale 2021-2023 della Regione Puglia - Legge di stabilità regionale 2021";
- la Legge Regionale 30 dicembre 2020, n.36 " Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2021 e bilancio pluriennale 2021-2023 della Regione Puglia";
- la Deliberazione di Giunta regionale n.71 del 18/01/2021 "Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2021 e pluriennale 2021-2023." Articolo 39, comma 10, del decreto legislativo 23 giugno 2011, n.118. Documento tecnico di accompagnamento e Bilancio Finanziario Gestionale. Approvazione;
- il D.Lgs. 23 giugno 2011, n. 118 come integrato dal D.Lgs. 10 agosto 2014, n. 126 "Disposizioni integrative e correttive del D.Lgs. 118/2011 reca disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della L. 42/2009.

Rilevato che:

- con D.G.R. del 2 dicembre 2019, n. 2260 "Interventi ex art. 15 della L.R. n. 17 del 2 dicembre 2005 e smi. Borse di ricerca presso Istituzioni universitarie nazionali e europee in collaborazione con il Servizio regionale Delegazione di Bruxelles e il Servizio regionale Delegazione Romana per il perfezionamento professionale e scientifico di giovani laureati pugliesi.", la Regione Puglia ha disposto, tramite l'ADISU Puglia, il finanziamento di n. 4 Borse di ricerca (n. 2 per la delegazione romana e n. 2 per la delegazione di Bruxelles), ciascuna della durata di un anno, a beneficio di giovani laureati pugliesi per il loro perfezionamento professionale e scientifico, in attuazione di quanto disposto dall'art. 15 (Interventi in materia di Ricerca e Orientamento Universitario) della L.R. n. 17 del 02/12/2005, così come integrato dall'art. 16 della L.R. n. 20 del 30/12/2005;
- con Atto Dirigenziale n. 157 del 05/12/2019 la Sezione Istruzione e Università della Regione puglia, ha provveduto ad impegnare e liquidare in favore di Adisu Puglia l'importo complessivo di € 90.000,00 destinato per il finanziamento delle 4 borse di ricerca di cui sopra, ed esattamente di € 20.000,00 per ciascuna Borsa di ricerca per il Servizio Delegazione Romana e di € 24.000,00 per ciascuna Borsa di ricerca per il Servizio Delegazione di Bruxelles, nonché un rimborso spese per ADISU Puglia a copertura dei costi delle spese del personale e spese generali;
- con nota prot. n. 326 del 20/01/2021, acquisita con prot. n. 166 del 21/01/2021, l'ADISU Puglia ha

comunicato che il vincitore della borsa di ricerca in collaborazione con il Servizio regionale Struttura tecnica Delegazione di Roma, di cui alla DGR sopra menzionata, dal tema: "*La nuova politica di coesione 2021-2027: aggiornamento sulle evoluzioni dell'iter, individuazione delle novità (anche nelle strategie abilitanti come la Smart Specializzati in Strategy) e approfondimento sulle possibili sinergie con la Cooperazione Territoriale e le altre politiche comunitarie di tipo diretto (es. Europa Digitale) nonché sulle priorità d'investimento più importanti per l'Italia e la Puglia (in coerenza con il nuovo DSR)*", ha dichiarato la propria rinuncia alla suddetta borsa di ricerca, dell'importo di € 20.000,00;

- con D.G.R. del 17 settembre 2020, n. 1604 "Interventi ex art. 15 della L.R. n. 17 del 2 dicembre 2005 e smi. Borse di ricerca presso Istituzioni universitarie nazionali e europee in collaborazione con il Servizio regionale Delegazione di Bruxelles e il Servizio regionale Delegazione Romana per il perfezionamento professionale e scientifico di giovani laureati pugliesi.", la Regione Puglia ha disposto, tramite l'ADISU Puglia, il finanziamento di n. 2 Borse di ricerca (n. 1 per la delegazione romana e n. 1 per la delegazione di Bruxelles), ciascuna della durata di un anno, a beneficio di giovani laureati pugliesi per il loro perfezionamento professionale e scientifico, in attuazione di quanto disposto dall'art. 15 (Interventi in materia di Ricerca e Orientamento Universitario) della L.R. n. 17 del 02/12/2005, così come integrato dall'art. 16 della L.R. n. 20 del 30/12/2005;

- con Atto Dirigenziale n. 101 del 25/09/2020 la Sezione Istruzione e Università della Regione puglia, ha provveduto ad impegnare e liquidare in favore di Adisu Puglia l'importo complessivo di € 45.000,00 destinato per il finanziamento delle 2 borse di ricerca di cui sopra, ed esattamente di € 20.000,00 per ciascuna Borsa di ricerca per il Servizio Delegazione Romana e di € 24.000,00 per ciascuna Borsa di ricerca per il Servizio Delegazione di Bruxelles, nonché un rimborso spese per ADISU Puglia a copertura dei costi delle spese del personale e spese generali;

- con nota prot. n. 3565 del 29/06/2021, acquisita con prot. n. 2620 del 05/07/2021, nonché con nota prot. n. 5704 del 14/10/2021, acquisita al prot. n. 3740 del 14/10/2021, l'ADISU Puglia ha comunicato che per la borsa di ricerca presso il Servizio regionale Struttura tecnica Delegazione di Bruxelles, di cui alla DGR sopra menzionata, dell'importo di € 24.000,00, dal tema: *"Programmazione europea 21-27 e costruzione di una governance multilivello. Quale impatto sullo sviluppo culturale e turistico regionale". Lo studio avrà il compito di tracciare in una prospettiva multilivello il quadro delle possibili opportunità di sviluppo per i settori cultura, patrimonio, turismo della Regione Puglia nell'ambito della futura programmazione europea (2021-2027) per la costruzione di una governance integrata",* non è pervenuta alcuna candidatura, chiedendo nel contempo alla Sezione, di fornire indicazioni circa l'iter da seguire.

Preso atto di quanto su esposto, si ritiene:

- di incentivare i giovani ricercatori pugliesi ad attivare progetti di ricerca che analizzino le politiche europee e nazionali di maggior rilievo, mediante l'interazione con le Istituzioni internazionali, europee e nazionali e in collaborazione con la Delegazione della Regione Puglia con sede a Bruxelles;

- di destinare l'importo di euro 100.000,00 (centomila/00) al finanziamento di n. 2 Borse di ricerca a beneficio di 2 giovani laureati pugliesi, di età non superiore a 40 anni, in collaborazione con il Servizio Delegazione di Bruxelles, della durata di 18 mesi ciascuna, al fine di contribuire al loro perfezionamento professionale e scientifico, e di definire e di fissare, nel contempo, i criteri, i termini e le modalità per la loro concessione da attuarsi nell'ambito di predeterminati progetti nazionali e internazionali di ricerca.

Le Borse di ricerca dovranno essere, in linea generale, così caratterizzate:

- Luogo di svolgimento: istituzioni universitarie italiane o comunitarie, organismi internazionali ed istituzioni europee, per il tramite del Servizio regionale Delegazione di Bruxelles;

- temi di ricerca:

1) *"La coesione come priorità politica del Comitato delle regioni e valore fondamentale dell'Unione*

Europea, concepita non solo come risorse finanziarie ma come strumento per promuovere la coesione sociale e territoriale."

2) *"Il processo decisionale dell'Unione Europea e la promozione degli interessi regionali in ambito europeo."*

- Durata del progetto di ricerca: 18 mesi;
- Importo del contributo per ciascuna Borsa di ricerca: euro 50.000,00 (cinquantamila/00) omnicomprensivi;
- - commissione per la valutazione delle proposte di ricerca composta da 3 membri così formata:
  - Direttore ADISU Puglia o suo delegato;
  - Dirigente della Sezione Istruzione e Università della Regione Puglia o suo delegato;
  - Un esperto nominato dalla Direttrice del Dipartimento Politiche del Lavoro, Istruzione e Formazione.

- Obblighi del Borsista:
  - il borsista dovrà svolgere la propria attività di ricerca nel rispetto dei termini e delle modalità indicate nella domanda e nella documentazione ad essa allegata;
  - il borsista non gode del diritto alle ferie. La sospensione breve -in caso di chiusura dell'ufficio o festività- dell'attività di ricerca e della permanenza in sede dovrà essere accordata dal tutor regionale e dall'Adisu Puglia nel rispetto dell'interesse e delle esigenze dell'ufficio presso il quale si svolge l'attività di ricerca;
  - il borsista non gode del diritto all'indennità di malattia. In caso di malattia grave documentata il borsista può richiedere una sospensione del percorso formativo che sarà ripreso alla fine del periodo di sospensione, (durante la sospensione la borsa di studio non sarà erogata);
  - il borsista dovrà svolgere la propria attività di ricerca presso la sede della Regione Puglia di Bruxelles per un numero di ore settimanali non inferiore a venticinque e secondo le modalità concordate con il tutor regionale;
  - il borsista ha il diritto di avere una propria postazione presso la sede ospitante per svolgere al meglio la propria attività ed allo stesso tempo ha l'obbligo di rispettare la sede nella quale svolge il proprio lavoro, gli orari concordati con il tutor e le esigenze dell'ufficio in toto.

- Obblighi di ADISU:
  - dovrà fornire adeguata relazione sulla ricerca svolta e idonea rendicontazione, corredate di apposite attestazioni e appropriata documentazione, relazionandosi in prima battuta con il Servizio regionale Delegazione di Bruxelles;
  - dovrà provvedere a proprie spese alla stipula di ogni necessaria polizza assicurativa (responsabilità civile, infortuni) intestata ai borsisti;
  - dovrà prevedere la possibilità, per i borsisti, di ricorrere all'utilizzo di ore/giorni di permesso. Tali ore andranno recuperate, sempre nel rispetto delle esigenze e necessità della struttura ospitante, nel periodo antecedente la scadenza della Convenzione stessa.

- rimborso spese previsto per l'ADISU Puglia, a copertura dei costi per rimborso spese del personale e spese generali di € 4.000,00.

Verifica ai sensi del D. Lgs. n. 196/2003 e del Regolamento (UE) 2016/679
Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari

ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI AL D. Lgs. 118/2011 e S.M.I.

Il presente provvedimento comporta una spesa di **€ 60.000,00** a carico del bilancio regionale per l'esercizio finanziario 2021 che sarà finanziata con lo stanziamento disponibile sul Capitolo UO915010 ("*Spese per interventi in attuazione delle leggi regionali n. 17/2005 e n. 20/2005*) - Missione 4 - Istruzione e Diritto allo Studio; Programma 4 – Istruzione Universitaria; Titolo 1 - Spese correnti.
Ai fini del pareggio di bilancio 2021 la spesa è autorizzata in termini di obiettivi di finanza pubblica vigenti e gli equilibri di Bilancio di cui al D.Lgs n.118/2011.

All'impegno di spesa in favore dell'Adisu Puglia vi provvederà il Dirigente della Sezione Istruzione e Università con determinazione da adottarsi entro il corrente anno 2021.

L'ADISU Puglia provvederà a dare subito corso agli adempimenti attuativi dianzi esplicitati e, d'intesa con il Servizio regionale Delegazione di Bruxelles, curare il monitoraggio delle attività progettuali, regolare le modalità di reportistica e di rendicontazione e trasmettere alla Presidenza regionale, all'Assessorato alla Formazione e Lavoro, Politiche per il Lavoro, Diritto allo studio, Scuola, Università, Formazione professionale ed al Servizio regionale di Bruxelles, le risultanze finali del progetto in uno con una dettagliata relazione sul conseguimento degli obiettivi programmati nella ricerca stessa.

Sulla base delle risultanze istruttorie l'Assessore relatore propone l'adozione del conseguente atto finale che rientra nelle competenze della Giunta Regionale, ai sensi delle LL.RR. n 7/97 art. 4 comma 4, punti e):

1. di **approvare** la relazione dell'Assessore alla Formazione e Lavoro, Politiche per il Lavoro, Diritto allo studio, Scuola, Università, Formazione professionale che qui si intende integralmente richiamata;
2. di **finanziare** la concessione di n. 2 Borse di ricerca presso la Delegazione regionale di Bruxelles, dell'importo unitario di euro 50.000,00 (cinquantamila/00), da assegnare a giovani laureati pugliesi al fine di agevolarne il perfezionamento professionale e scientifico presso le istituzioni universitarie italiane o comunitarie e/o presso le istituzioni europee ed Organismi internazionali con le quali il Servizio Delegazione di Bruxelles è in contatto, prevedendo un rimborso spese per l'ADISU Puglia, di € 4.000,00;
3. di disporre che ciascuna Borsa di ricerca, copra tutti gli oneri necessari alla realizzazione del progetto di ricerca, come descritto in narrativa, ivi compresi gli oneri fiscali, previdenziali, assistenziali, la responsabilità civile per danni subiti e per danni cagionati a terzi;
4. di **autorizzare** ADISU Puglia ad utilizzare a tale scopo la somma **residua** complessiva di **€ 44.000,00**, così rinvenuta:
   - la somma di € 20.000,00 impegnata e liquidata con Atto Dirigenziale n. 157 del 05/12/2019 e non utilizzata per le finalità di cui alla DGR 2260/2019, per rinuncia da parte del vincitore di una delle due borsa di ricerca in collaborazione con il Servizio regionale Delegazione romana;
   - la somma di € 24.000,00 impegnata e liquidata con Atto Dirigenziale n. 101 del 25/09/2020 e non utilizzata per le finalità di cui alla DGR 1604/2020, per mancanza di candidature per la borsa di ricerca in collaborazione con il Servizio regionale Delegazione di Bruxelles;
5. di **autorizzare** il Dirigente della Sezione Istruzione e Università ad impegnare per il medesimo scopo la somma di **€ 60.000,00** disponibile sul capitolo 915010 - Missione 4 - Istruzione e Diritto allo Studio; Programma 4 – Istruzione Universitaria; Titolo 1- Spese correnti del Bilancio di previsione relativo

all'esercizio 2020, con atto amministrativo da adottarsi entro e non oltre il 31 dicembre dell'anno in corso;

6. di **disporre** che, all'attuazione vi provveda, in ossequio a quanto disposto dall'art. 16 della L.R. n. 20 del 30/12/2005, l'Adisu Puglia, Agenzia strumentale della Regione Puglia in materia di interventi in favore del Diritto allo Studio Universitario di cui agli articoli 3, lettera a), e 7 della L.R. 27 giugno 2007, n. 18. L'Adisu Puglia, provvederà, in sintonia con i principi fondamentali indicati in narrativa, all'espletamento degli adempimenti successivi e consequenziali finalizzati alla predisposizione di apposito avviso pubblico, alla ricezione ed istruttoria delle relative domande ed alla pubblicazione delle risultanze, con individuazione dei due beneficiari delle Borse di ricerca, nel limite del finanziamento complessivo pari a euro **104.000,00** e d'intesa con il Servizio Delegazione di Bruxelles;
7. di **dare atto** che la somma prevista di **€ 60.000,00**, a completamento della spesa per il finanziamento delle n. 2 Borse di ricerca di cui trattasi, trova copertura finanziaria sul Capitolo UO915010 ("*Spese per interventi in attuazione delle leggi regionali n. 17/2005 e n. 20/2005*) - Missione 4 - Istruzione e Diritto allo Studio, come indicato nella sezione "Copertura Finanziaria" del presente atto;
8. di **dare mandato** alla Sezione Istruzione e Università di porre in essere tutti gli adempimenti connessi al presente provvedimento;
9. di **dare atto** che al termine di ciascuna attività il borsista dovrà fornire all'ADISU Puglia adeguata relazione e idonea rendicontazione, corredate di apposite attestazioni e appropriata documentazione;
10. di **disporre** che all'attività di monitoraggio relativa alla valutazione dell'attuazione ed efficacia degli interventi vi provvederà l'ADISU Puglia che, a conclusione degli stessi, relazionerà la Presidenza e l'Assessorato alla Formazione e Lavoro;
11. di **notificare** il presente provvedimento al presidente e direttore di ADISU Puglia;
12. di **pubblicare** il presente provvedimento sul BURP.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente provvedimento dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

La responsabile P.O. "Sistemi dell'Istruzione superiore e della Ricerca"

(Dott.ssa Elena Laghezza)

La Dirigente della Sezione Istruzione e Università

(Arch. Maria Raffaella Lamacchia)

La sottoscritta Direttrice del Dipartimento non ravvisa la necessità di esprimere sulla proposta di deliberazione osservazioni ai sensi del DPGR n. 443/2015.

La Direttrice del Dipartimento Politiche del Lavoro, Istruzione e Formazione

(Avv. Silvia Pellegrini)

L'Assessore proponente

(Dott. Sebastiano Leo)

L A G I U N T A

Udita *la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore competente;*
viste *le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;*

A voti unanimi espressi nei modi di legge

D E L I B E R A

1. di **approvare** la relazione dell'Assessore alla Formazione e Lavoro, Politiche per il Lavoro, Diritto allo studio, Scuola, Università, Formazione professionale che qui si intende integralmente richiamata;
2. di **finanziare** la concessione di n. 2 Borse di ricerca presso la Delegazione regionale di Bruxelles, dell'importo unitario di euro 50.000,00 (cinquantamila/00), da assegnare a giovani laureati pugliesi al fine di agevolarne il perfezionamento professionale e scientifico presso le istituzioni universitarie italiane o comunitarie e/o presso le istituzioni europee ed Organismi internazionali con le quali il Servizio Delegazione di Bruxelles è in contatto, prevedendo un rimborso spese per l'ADISU Puglia, di € 4.000,00;
3. di disporre che ciascuna Borsa di ricerca, copra tutti gli oneri necessari alla realizzazione del progetto di ricerca, come descritto in narrativa, ivi compresi gli oneri fiscali, previdenziali, assistenziali, la responsabilità civile per danni subiti e per danni cagionati a terzi;
4. di **autorizzare** ADISU Puglia ad utilizzare a tale scopo la somma **residua** complessiva di **€ 44.000,00**, così rinvenuta:
   - la somma di € 20.000,00 impegnata e liquidata con Atto Dirigenziale n. 157 del 05/12/2019 e non utilizzata per le finalità di cui alla DGR 2260/2019, per rinuncia da parte del vincitore di una delle due borsa di ricerca in collaborazione con il Servizio regionale Delegazione romana;
   - la somma di € 24.000,00 impegnata e liquidata con Atto Dirigenziale n. 101 del 25/09/2020 e non utilizzata per le finalità di cui alla DGR 1604/2020, per mancanza di candidature per la borsa di ricerca in collaborazione con il Servizio regionale Delegazione di Bruxelles;
5. di **autorizzare** il Dirigente della Sezione Istruzione e Università ad impegnare per il medesimo scopo la somma di **€ 60.000,00** disponibile sul capitolo 915010 - Missione 4 - Istruzione e Diritto allo Studio; Programma 4 – Istruzione Universitaria; Titolo 1- Spese correnti del Bilancio di previsione relativo all'esercizio 2020, con atto amministrativo da adottarsi entro e non oltre il 31 dicembre dell'anno in corso;
6. di **disporre** che, all'attuazione vi provveda, in ossequio a quanto disposto dall'art. 16 della L.R. n. 20 del 30/12/2005, l'Adisu Puglia, Agenzia strumentale della Regione Puglia in materia di interventi in favore del Diritto allo Studio Universitario di cui agli articoli 3, lettera a), e 7 della L.R. 27 giugno 2007, n. 18. L'Adisu Puglia, provvederà, in sintonia con i principi fondamentali indicati in narrativa, all'espletamento degli adempimenti successivi e consequenziali finalizzati alla predisposizione di apposito avviso pubblico, alla ricezione ed istruttoria delle relative domande ed alla pubblicazione delle risultanze, con individuazione dei due beneficiari delle Borse di ricerca, nel limite del finanziamento complessivo pari a euro **104.000,00** e d'intesa con il Servizio Delegazione di Bruxelles;
7. di **dare atto** che la somma prevista di **€ 60.000,00**, a completamento della spesa per il finanziamento delle n. 2 Borse di ricerca di cui trattasi, trova copertura finanziaria sul Capitolo UO915010 ("*Spese per interventi in attuazione delle leggi regionali n. 17/2005 e n. 20/2005*) - Missione 4 - Istruzione e Diritto allo Studio, come indicato nella sezione "Copertura Finanziaria" del presente atto;
8. di **dare mandato** alla Sezione Istruzione e Università di porre in essere tutti gli adempimenti connessi al presente provvedimento;

9. di **dare atto** che al termine di ciascuna attività il borsista dovrà fornire all'ADISU Puglia adeguata relazione e idonea rendicontazione, corredate di apposite attestazioni e appropriata documentazione;
10. di **disporre** che all'attività di monitoraggio relativa alla valutazione dell'attuazione ed efficacia degli interventi vi provvederà l'ADISU Puglia che, a conclusione degli stessi, relazionerà la Presidenza e l'Assessorato alla Formazione e Lavoro;
11. di **notificare** il presente provvedimento al presidente e direttore di ADISU Puglia;
12. di **pubblicare** il presente provvedimento sul BURP

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO

REGIONE PUGLIA
SEZIONE BILANCIO RAGIONERIA PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
(D. Lgs. n. 118/11 e s.m.i.)

UFFICIO	TIPO	ANNO	NUMERO	DATA
SUR	DEL	2021	59	06.12.2021

INTERVENTI EX ART. 15 DELLA L.R. N. 17 DEL 2 DICEMBRE 2005 E SMI. BORSE DI RICERCA PRESSO ISTITUZIONI UNIVERSITARIE NAZIONALI E EUROPEE IN COLLABORAZIONE CON IL SERVIZIO REGIONALE DELEGAZIONE DI BRUXELLES PER IL PERFEZIONAMENTO PROFESSIONALE E SCIENTIFICO DI GIOVANI LAUREATI PUGLIESI.

Si esprime: PARERE DI REGOLARITA'CONTABILE POSITIVO
LR 28/2001 art. 79 Comma 5

Responsabile del Procedimento

PO - CARMEN PARTIPILO

Dirigente

D.SSA REGINA STOLFA

Firmato digitalmente da REGINA STOLFA
C = IT
Data e ora della firma: 06/12/2021 14:48:33

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2120

D.G.R. n. 1107/2021 "Piano triennale territoriale degli interventi 2021/2023 di Istruzione Tecnica Superiore - ITS, dell'Istruzione e Formazione Tecnica Superiore - IFTS e dei Poli Tecnico Professionali - PTP, ex art. 11 del DPCM 25/01/2008." - Approvazione dei criteri di selezione per la costituzione di n. 3 nuove Fondazioni ITS

L'Assessore alla Formazione e Lavoro - Politiche del lavoro, Diritto allo studio, Scuola, Università, Formazione, Prof. Sebastiano Leo, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile della sub-Azione 10.3.b, Dott. Gabriele Valerio, dalla Dirigente della Sezione Istruzione e Università, Arch. Maria Raffaella Lamacchia, confermata dal Direttore del Dipartimento Politiche del Lavoro, Istruzione e Formazione, Avv. Silvia Pellegrini, propone quanto segue:

Premesso che:

- la Legge Costituzionale n. 3/2001 e ss.mm.ii "*Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione*" ha riconosciuto alle Regioni una potestà esclusiva in materia di istruzione e formazione professionale e potestà legislativa concorrente in materia di istruzione, tracciando un sistema educativo unitario in cui sono attribuite competenze legislative alle Regioni e funzioni amministrative agli Enti locali, nel quadro di una legislazione statale di principio;
- il Sistema di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore, istituito con **Legge n. 144 del 17/05/1999**, è stato oggetto di riforma attraverso diversi interventi legislativi, in particolare l'art. 1, comma 631 della **Legge n. 296/2006** e l'art. 13 della **Legge n. 40 del 02/04/2007,** "*Disposizioni urgenti in materia di Istruzione tecnico-professionale e di valorizzazione dell'autonomia scolastica*", in base alle quali è stato emanato il DPCM 25/01/2008 recante "*Linee guida per la riorganizzazione del Sistema di Istruzione e formazione tecnica superiore e la costituzione degli istituti tecnici superiori*", che ha disciplinato i Percorsi di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore (Capo III IFTS) e gli Istituti Tecnici Superiori (Capo II ITS);
- in particolare, l'art. 11 del suddetto DPCM del 25/01/2008 prevede che le Regioni, nell'ambito della loro autonomia, adottino i piani territoriali con riferimento agli indirizzi della programmazione nazionale in materia di sviluppo economico e rilancio della competitività in linea con i parametri europei, nei quali sono programmati gli interventi di istruzione tecnica superiore (ITS) e l'attuazione di azioni di sistema attraverso i Poli Tecnico-Professionali;
- la Legge n. 107 del 13/07/2015 "*Riforma del sistema nazionale di istruzione e formazione e delega per il riordino delle disposizioni legislative vigenti*" valorizza gli ITS con misure di semplificazione e revisione del sistema, introducendo in particolare quote importanti di premialità ai percorsi degli ITS connesse a diplomati e occupati.

Visti:

- l'art. 1, comma 875, della Legge n. 296 del 27/12/2006, come modificato dall'art. 7, co. 37-ter, della L. 135 del 07/08/2012, il quale prevede l'istituzione del Fondo per l'istruzione e formazione tecnica superiore;
- il DPR n. 81 del 20/03/2009 "*Norme per la riorganizzazione della rete scolastica e il razionale ed efficace utilizzo delle risorse umane della scuola, ai sensi dell'articolo 64, comma 4, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133*";
- Il DI 07/09/2011 recante norme generali concernenti i diplomi degli Istituti Tecnici Superiori - ITS e relative figure nazionali di riferimento, la verifica e la certificazione delle competenze;
- il DL n. 5 del 09/02/2012 convertito, con modificazioni, dalla L. n. 35 del 04/04/2012, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo e, in particolare, l'art. 52, concernente misure di semplificazione e promozione dell'istruzione tecnico-professionale e degli ITS;

- il DI del 05/02/2013 concernente la revisione degli ambiti di articolazione dell'area "*Tecnologie innovative per i beni e le attività culturali – Turismo*" degli ITS, delle relative figure nazionali di riferimento e dei connessi standard delle competenze tecnico professionali;
- il DI del 07/02/2013 di recepimento dell'Intesa sancita in Conferenza Unificata il 26/09/2012, riguardante l'adozione di linee guida per realizzare misure di semplificazione e promozione dell'istruzione tecnico-professionale anche mediante costituzione dei poli tecnico-professionali, a sostegno dello sviluppo delle filiere produttive del territorio e dell'occupazione dei giovani;
- il DI del 07/02/2013 concernente la "*Definizione dei percorsi di specializzazione tecnica superiore di cui al Capo III del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 gennaio 2008"*;
- l'Accordo in Conferenza Unificata del 05/08/2014, con il quale è stato realizzato uno strumento di valutazione e monitoraggio dei percorsi formativi realizzati dagli ITS sulla base degli indicatori di cui al citato DI del 07/02/2013;
- il DI del 30/06/2015, il quale prevede la definizione di un quadro operativo il per il riconoscimento a livello nazionale delle qualificazioni regionali e delle relative competenze, nell'ambito del Repertorio nazionale dei titoli di istruzione e formazione e delle qualificazioni professionali di cui all'art. 8 del D.Lgs. n. 13 del 16/01/2013;
- il DI del 12/10/2015 di definizione degli standard formativi dell'apprendistato e dei criteri generali per la realizzazione dei percorsi di apprendistato, in attuazione dell'art. 46, comma 1, del D.Lgs. n. 81 del 15/06/2015;
- l'Accordo in Conferenza Unificata del 17/12/2015 sulla ripartizione del finanziamento nazionale e le modifiche e integrazioni al sistema di monitoraggio e valutazione per i percorsi di ITS;
- l'Accordo Conferenza Stato Regioni e Province autonome n. 11 del 20/01/2016 concernente la modifica del DI n. 91 del 07/02/2013 sulle competenze comuni e la definizione della struttura e del contenuto del percorso di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore - IFTS, di durata annuale, per l'accesso ai percorsi degli Istituti Tecnici Superiori;
- l'Intesa in Conferenza Unificata n. 42 del 03/03/2016 sullo schema di decreto recante *Linee guida in materia di semplificazione e promozione degli Istituti Tecnici Superiori a sostegno delle politiche di istruzione e formazione sul territorio e dello sviluppo dell'occupazione dei giovani, a norma dell'articolo 1, comma 47, della Legge 13 luglio 2015, n. 107*;
- il D.I. n. 713 del 16/09/2016 di cui alla citata Intesa in CU n. 42/2016;
- la DGR n. 1521 del 27.09.2021 avente ad oggetto "*Variazione al Bilancio di previsione 2021 e pluriennale 2021-2023, approvato con L.R. n.36/2020, al Documento Tecnico di accompagnamento e al Bilancio gestionale 2021-2023, approvato con D.G.R. n.71/2021 – ex art.51 c.2 D.lgs. n.118/11 e ss.mm.ii. Fondi per l'Istruzione e Formazione Tecnica del Ministero dell'Istruzione, in virtù del Decreto Direttoriale n. 181 del 17/06/2021*".

CONSIDERATO CHE

- con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1107 del 07.07.2021, è stato adottato il Piano Triennale Territoriale degli interventi 2021/2023 di Istruzione Tecnica Superiore-ITS, dell'Istruzione e Formazione Tecnica Superiore-IFTS e dei Poli Tecnico-Professionali-PTP, ex art. 11 del DPCM del 25/01/2018 con cui, tra l'altro, l'Amministrazione Regionale si è impegnata a sostenere l'attivazione di nuove Fondazioni ITS nelle seguenti Aree Tecnologiche ed Ambiti Specifici:
  - Area Tecnologica: **1)** *Efficienza energetica* - Ambito Specifico: **1.1** Approvvigionamento e generazione di energia e **1.2** Processi e impianti ad elevata efficienza e a risparmio energetico;

- Area Tecnologica: **3)** *Nuove tecnologie della vita* - Ambito Specifico: **3.1** Biotecnologie industriali e ambientali e **3.2** Produzione di apparecchi, dispositivi diagnostici e biomedicali;
- Area Tecnologica: **4)** *Nuove tecnologie per il Made in Italy* - Ambito Specifico: **4.5** Servizi alle Imprese.

Preso atto che il Direttore di Dipartimento, nonché Responsabile di Policy, con proprio Atto Dispositivo n. 5/2021 - prot. n. 559 del 21/10/2021 - al fine di assicurare un sistema organico di coordinamento delle responsabilità delle Azioni del POR 2014-2020 e di dare piena attuazione al nuovo modello organizzativo denominato "*M.A.I.A. 2.0*" adottato con DPGR n. 22 del 22/01/2021, come modificato dal DPGR n. 45 del 10/02/2021, ha disposto - tra le altre cose - che alla Dirigente della Sezione Istruzione e Università sia attribuita la competenza all'adozione degli atti necessari all'assegnazione di risorse per la costituzione di nuovi Istituti Tecnici Superiori ed eventuali iniziative di promozione degli ITS pugliesi a valere sulle risorse (cosiddetta "*Quota 70%*") disponibili sul fondo per l'Istruzione Tecnica Superiore, che il Ministero dell'Istruzione, in virtù del Decreto Direttoriale n. 181 del 17.06.2021 ha assegnato alla Regione Puglia.

TANTO PREMESSO E CONSIDERATO, al fine di predisporre ed approvare apposita "Manifestazione di interesse per la Costituzione di n. 3 nuove Fondazioni ITS" è necessario procedere all'approvazione dei criteri di selezione delle proposte progettuali che perverranno in esito a tale avviso.

GARANZIE ALLA RISERVATEZZA

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile.
Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. N. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente Deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del Bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze svolte dal Responsabile della sub-Azione 10.3.b, Dott. Gabriele Valerio e dalla Dirigente della Sezione Istruzione e Università, Arch. Maria Raffaella Lamacchia, sulla base delle dichiarazioni rese e in calce sottoscritte dagli stessi, con le quali tra l'altro attestano che il presente provvedimento è di competenza della G.R. - ai sensi dell'art. 4, comma 4 lett. k) della L.R. 7/97 - propone alla Giunta:

1. di approvare la relazione esposta in narrativa, e che qui si intende integralmente riportata;
2. di approvare i criteri di selezione delle proposte progettuali che perverranno in esito alla "Manifestazione di interesse per la Costituzione di n. 3 nuove Fondazioni ITS" che sarà approvata dalla Sezione Istruzione e Università; più nel dettaglio:
    a. *COERENZA:* coerenza della candidatura con i documenti e le priorità della Programmazione regionale, nazionale e comunitaria e con gli obiettivi dell'Avviso.

b. *KNOW-HOW:* dimostrata esperienza pregressa dei soggetti proponenti (fondatori, di sostegno, patrocinio, sponsorizzazione e/o promozione) nella realizzazione dei percorsi di istruzione e formazione professionale, terziaria professionalizzante e/o nella formazione continua, ciascuno per le proprie competenze.

c. *RISORSE:* adeguatezza e qualità delle risorse logistiche, strumentali, tecnologiche professionali e finanziarie messe a disposizione, e del modello organizzativo funzionale per l'efficacia e l'efficienza delle attività.

d. *SVILUPPO ECONOMICO TERRITORIALE:* qualità, completezza e coerenza della proposta con riferimento ai fabbisogni formativi rilevati nel sistema produttivo territoriale di riferimento, alla strategia regionale di sviluppo economico e territoriale e all'integrazione con altri interventi regionali e/o interregionali previsti (es. distretti tecnologici produttivi, accordi di programma, ecc.);

e. *PERCORSO FORMATIVO:* qualità ed innovatività dei percorsi previsti rispetto alle competenze, conoscenze e abilità attese e della correlazione sistemica tra i fabbisogni espressi dai comparti produttivi di riferimento e i profili d'uscita;

f. *PARTNERSHIP:* composizione, qualità e completezza del Partenariato, in relazione alle correlazioni intersettoriali idonee a favorire processi di attivazione dell'occupabilità e delle componenti di competitività del sistema produttivo regionale (organismi datoriali, imprese e loro Organizzazioni rappresentative ordini professionali, enti della pubblica amministrazione, università, centri di ricerca ed altri soggetti formativi).

g. *INTEGRAZIONE*: coerenza e rispondenza della proposta con i principi delle pari opportunità, della non discriminazione e dell'interculturalità.

h. *ECONOMICITA':* adeguatezza e sostenibilità finanziaria in relazione alla consistenza del patrimonio della Fondazione e al rapporto tra qualità e completezza delle proposta rispetto al costo totale.

3. di dare mandato alla Dirigente della Sezione Istruzione e Università di provvedere all'adozione di tutti gli atti conseguenti all'approvazione del presente provvedimento;

4. di disporre la pubblicazione integrale del presente provvedimento sul BURP ai sensi della L.R. n. 13/1994, art. 6.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario Istruttore
Responsabile della sub Azione 10.3.b POR Puglia 2014-2020
Dott. Gabriele Valerio

La Dirigente della Sezione Istruzione e Università
Arch. Maria Raffaella Lamacchia

La sottoscritta Direttore di Dipartimento non ravvisa la necessità di esprimere sulla proposta di delibera osservazioni.

Il Direttore del Dipartimento Politiche del Lavoro, Istruzione e Formazione
Avv. Silvia Pellegrini

L'Assessore alla Formazione e Lavoro - Politiche per il lavoro,
Diritto allo studio, Scuola, Università, Formazione
Prof. Sebastiano Leo

LA GIUNTA

Vista la proposta;
Viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento;
a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

1. di approvare la relazione esposta in narrativa, e che qui si intende integralmente riportata;
2. di approvare i criteri di selezione delle proposte progettuali che perverranno in esito alla "Manifestazione di interesse per la Costituzione di n. 3 nuove Fondazioni ITS" che sarà approvata dalla Sezione Istruzione e Università; più nel dettaglio:
    a. *COERENZA:* coerenza della candidatura con i documenti e le priorità della Programmazione regionale, nazionale e comunitaria e con gli obiettivi dell'Avviso.
    b. *KNOW-HOW:* dimostrata esperienza pregressa dei soggetti proponenti (fondatori, di sostegno, patrocinio, sponsorizzazione e/o promozione) nella realizzazione dei percorsi di istruzione e formazione professionale, terziaria professionalizzante e/o nella formazione continua, ciascuno per le proprie competenze.
    c. *RISORSE:* adeguatezza e qualità delle risorse logistiche, strumentali, tecnologiche professionali e finanziarie messe a disposizione, e del modello organizzativo funzionale per l'efficacia e l'efficienza delle attività.
    d. *SVILUPPO ECONOMICO TERRITORIALE:* qualità, completezza e coerenza della proposta con riferimento ai fabbisogni formativi rilevati nel sistema produttivo territoriale di riferimento, alla strategia regionale di sviluppo economico e territoriale e all'integrazione con altri interventi regionali e/o interregionali previsti (es. distretti tecnologici produttivi, accordi di programma, ecc.);
    e. *PERCORSO FORMATIVO:* qualità ed innovatività dei percorsi previsti rispetto alle competenze, conoscenze e abilità attese e della correlazione sistemica tra i fabbisogni espressi dai comparti produttivi di riferimento e i profili d'uscita;
    f. *PARTNERSHIP:* composizione, qualità e completezza del Partenariato, in relazione alle correlazioni intersettoriali idonee a favorire processi di attivazione dell'occupabilità e delle componenti di competitività del sistema produttivo regionale (organismi datoriali, imprese e loro Organizzazioni rappresentative ordini professionali, enti della pubblica amministrazione, università, centri di ricerca ed altri soggetti formativi).
    g. *INTEGRAZIONE*: coerenza e rispondenza della proposta con i principi delle pari opportunità, della non discriminazione e dell'interculturalità.

h. *ECONOMICITA':* adeguatezza e sostenibilità finanziaria in relazione alla consistenza del patrimonio della Fondazione e al rapporto tra qualità e completezza delle proposta rispetto al costo totale.

3. di dare mandato alla Dirigente della Sezione Istruzione e Università di provvedere all'adozione di tutti gli atti conseguenti all'approvazione del presente provvedimento;

4. di disporre la pubblicazione integrale del presente provvedimento sul BURP ai sensi della L.R. n. 13/1994, art. 6.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2121

Attribuzione, ai sensi dell'articolo 24, comma 5, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, delle funzioni vicarie della Sezione Difesa del Suolo e Rischio Sismico afferente al Dipartimento Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture.

L'Assessore Francesco Giovanni Stea, con delega al Personale e Organizzazione, Contenzioso amministrativo, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile P.O. Reclutamento confermata dai Dirigenti del Servizio Reclutamento e Contrattazione e della Sezione Personale riferisce quanto segue:

Con nota prot. AOO_006-274 del 3 dicembre 2021, il Direttore del Dipartimento Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture ha evidenziato la seguente necessità "Vista la comunicazione del Dirigente della Sezione Difesa del Suolo e Rischio Sismico, Dr. Giuseppe Maestri, con la quale comunica la propria assenza dal servizio dal 9 dicembre 2021 sino al 26 gennaio 2022, indico, ai sensi dell'art. 24, comma 5, del Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, il Dirigente della Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture, Dr. Giovanni Scannicchio, quale dirigente a cui affidare le funzioni vicarie ad interim della direzione della suddetta Sezione.".

A seguito di quanto su richiesto, in adesione alla proposta espressa dal Direttore del Dipartimento Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture, si propone di procedere all'affidamento delle funzioni vicarie *ad interim*, ai sensi dell'art. 24, co. 5, del Decreto del Presidente della Giunta regionale del 22 gennaio 2021, n. 22, della Sezione Difesa del Suolo e Rischio Sismico al dott. Giovanni Scannicchio, dirigente della Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture, a decorrere dal 9 dicembre 2021 e sino al 26 gennaio 2022.

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione dell'atto sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA

"**Si dichiara che il presente provvedimento non comporta alcun mutamento qualitativo e quantitativo di entrata o di spesa né a carico del Bilancio regionale né a carico degli Enti per cui i debiti i creditori potrebbero rivalersi sulla Regione e che è escluso ogni ulteriore onere aggiuntivo rispetto a quelli già autorizzati a valere sullo stanziamento previsto dal bilancio regionale".**

L'Assessore al Personale e Organizzazione, Francesco Giovanni Stea, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi del comma 4, lett. k), dell'articolo 4 della legge regionale n. 7/97 ed ai sensi dell'articolo 24, co. 5 del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, propone alla Giunta regionale l'adozione del seguente atto deliberativo.

DISPOSITIVO DELLA PROPOSTA

Per le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate:

1. di prendere atto della richiesta del Direttore del Dipartimento Bilancio, Opere Pubbliche e Infrastrutture, come formulata con nota del 3 dicembre 2021 prot. AOO_006-274;
2. di affidare *ad interim* le funzioni vicarie, ai sensi dell'art. 24, *co. 5* del DPGR n. 22/2021, della Sezione Difesa del Suolo e Rischio Sismico al dott. Giovanni Scannicchio, dirigente della Sezione Opere pubbliche e Infrastrutture:
3. di dare atto che l'attribuzione delle funzioni su indicate decorre dal 9 dicembre 2021 sino al 26 gennaio 2022;
4. di individuare, in applicazione delle DGR nn. 2063/2016, 909/2018 e 145/2019, il dott. Giovanni Scannicchio come Responsabile del trattamento dei dati dell'incarico affidato;
5. di pubblicare il presente provvedimento nel BURP in versione integrale;
6. di notificare il presente provvedimento a cura della Sezione Personale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale ed europea e che il presente schema dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Responsabile P.O. Reclutamento
Rosa Antonelli

Il Dirigente del Servizio Reclutamento e Contrattazione
dott. Mariano Ippolito

Il Dirigente della Sezione Personale
dott. Nicola Paladino

Il Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione
dott. Ciro Giuseppe Imperio

L'Assessore al Personale e Organizzazione
Giovanni Stea

LA GIUNTA

Udita la relazione dell'Assessore relatore;
vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Responsabile della competente P.O., dal Dirigente della Sezione Personale e Organizzazione;
a voti unanimi espressi ai sensi di legge.

DELIBERA

Per le motivazioni espresse in narrativa, che qui si intendono integralmente riportate:

1. di prendere atto della richiesta del Direttore del Dipartimento Bilancio, Opere Pubbliche e Infrastrutture, come formulata con nota del 3 dicembre 2021 prot. AOO_006-274;
2. di affidare *ad interim* le funzioni vicarie, ai sensi dell'art. 24, *co. 5* del DPGR n. 22/2021, della Sezione Difesa del Suolo e Rischio Sismico al dott. Giovanni Scannicchio, dirigente della Sezione Opere pubbliche e Infrastrutture:
3. di dare atto che l'attribuzione delle funzioni su indicate decorre dal 9 dicembre 2021 sino al 26 gennaio 2022;
4. di individuare, in applicazione delle DGR nn. 2063/2016, 909/2018 e 145/2019, il dott. Giovanni Scannicchio come Responsabile del trattamento dei dati dell'incarico affidato;
5. di pubblicare il presente provvedimento nel BURP in versione integrale;
6. di notificare il presente provvedimento a cura della Sezione Personale.

Il Segretario Generale della Giunta Regionale
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta Regionale
MICHELE EMILIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2122

Comando presso la Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana dell'ing. Maria Gabriella Sfrecola, dipendente del Comune di Barletta.

L'Assessore Francesco Giovanni Stea, con delega al Personale e Organizzazione, Contenzioso amministrativo, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile P.O. Reclutamento confermata dai dirigenti del Servizio Reclutamento e Contrattazione e della Sezione Personale riferisce quanto segue:

Con pec del 25 agosto 2021, acquisita al protocollo AOO_106-12730 dell'allora Sezione Personale e Organizzazione in data 26 agosto 2021, l'ing. Maria Gabriella Sfrecola, ingegnere tecnico ambientale cat. D-pos. ec. D1, dipendente con contratto di lavoro subordinato a tempo pieno e indeterminato, ha chiesto l'assegnazione temporanea in posizione di comando presso la Regione Puglia – Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana.

Con nota prot. AOO_009-6896 del 9 settembre 2021, il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana ha trasmesso la richiesta di comando formulata dall'ing. Maria Gabriella Sfrecola e il curriculum vitae, comunicando che il "profilo della medesima risulta adeguato allo svolgimento delle attività del Dipartimento da Lui diretto", rilasciando parere favorevole all'accoglimento dell'istanza proposta.

A seguito della citata richiesta, con nota prot. AOO_106-15312 del 14 ottobre 2021, il dirigente della Sezione Personale ha chiesto al Comune di Barletta di rilasciare il nulla osta, al fine di procedere all'attivazione del comando richiesto per un periodo di un anno.

Il Comune di Barletta ha trasmesso la Deliberazione del 5 ottobre 2021 n. 172, con la quale la Giunta comunale ha espresso il nulla osta al comando de quo.

Considerata la richiesta del Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana, acquisita la predetta Deliberazione della Giunta comunale di Barletta di rilascio del nulla osta per l'assegnazione in comando dell'ing. Maria Gabriella Sfrecola e, acquisito, altresì, l'assenso della dipendente interessata, si propone di autorizzare il comando dell'ing. Maria Gabriella Sfrecola, ingegnere tecnico ambientale, cat. D-pos. ec. D1, dipendente con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato del Comune di Barletta presso la Regione Puglia – Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana, per un periodo di un anno a decorrere dal 1° febbraio 2022.

Si precisa, inoltre, che la suddetta Amministrazione cedente continuerà a corrispondere gli emolumenti spettanti alla dipendente interessata, con rimborso delle somme anticipate da parte dell'Amministrazione regionale ricevente.

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione dell'atto nel BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA

Il presente provvedimento comporta una spesa complessiva pari ad €.33.785,14= (periodo 01/02/2022-31/01/2023) che graverà sui cap. n. 3300 e n. 3302 del Bilancio regionale pluriennale di cui:

- €.30.977,98= (periodo 01/02/2022– 31/12/2022) per l'esercizio finanziario 2022 di cui:
- €.29.030,42= per competenze ed oneri;
- €.1.947,56= per I.R.A.P.

- €.2.808,16= (periodo 01/01/2023-31/01/2023) stimata per l'esercizio finanziario 2023 di cui:
- €.2.630,83= per competenze ed oneri;
- €.177,33= per I.R.A.P.

Con atto della Sezione Personale verranno assunti gli impegni di spesa.

L'Assessore al Personale e Organizzazione, Francesco Giovanni Stea, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi del comma 4, lett. a), dell'articolo 4 della legge regionale n. 7/97 propone alla Giunta regionale l'adozione del seguente atto deliberativo:

DISPOSITIVO DELLA PROPOSTA

Per le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate:

1. di prendere atto della richiesta del Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana, formulata con nota AOO_009-6896 del 9 settembre 2021;
2. di autorizzare il comando dell'ing. Maria Gabriella Sfecola, ingegnere tecnico ambientale, cat. D-pos. ec. D1, dipendente con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato del Comune di Barletta presso la Regione Puglia – Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana, per un periodo di un anno;
3. di fissare la decorrenza dal suddetto comando dal 1° febbraio 2022;
4. di dare atto che gli oneri rivenienti dal presente comando saranno corrisposte dall'Amministrazione cedente, con rimborso delle somme anticipate da parte dell'Amministrazione regionale ricevente;
5. di demandare alla Sezione Personale tutti gli adempimenti connessi al comando autorizzato compresa la notifica agli interessati;
6. di pubblicare il presente provvedimento nel BURP in versione integrale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale ed europea e che il presente schema dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Responsabile P.O. Reclutamento
Rosa Antonelli

Il Dirigente del Servizio Reclutamento e Contrattazione
Dott. Mariano Ippolito

Il Dirigente della Sezione Personale
dott. Nicola Paladino

Il Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione
dott. Ciro Giuseppe Imperio

L'Assessore al Personale e Organizzazione
Francesco Giovanni Stea

LA GIUNTA

Udita la relazione istruttoria e la conseguente proposta dell'Assessore relatore;
viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento;
a voti unanimi espressi ai sensi di legge.

DELIBERA

Per le motivazioni espresse in narrativa, che qui si intendono integralmente riportate:

1. di prendere atto della richiesta del Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana, formulata con nota AOO_009-6896 del 9 settembre 2021;
2. di autorizzare il comando dell'ing. Maria Gabriella Sfecola, ingegnere tecnico ambientale, cat. D-pos. ec. D1, dipendente con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato del Comune di Barletta presso la Regione Puglia – Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana, per un periodo di un anno;
3. di fissare la decorrenza dal suddetto comando dal 1° febbraio 2022;
4. di dare atto che gli oneri rivenienti dal presente comando saranno corrisposte dall'Amministrazione cedente, con rimborso delle somme anticipate da parte dell'Amministrazione regionale ricevente;

5. di demandare alla Sezione Personale tutti gli adempimenti connessi al comando autorizzato compresa la notifica agli interessati;
6. di pubblicare il presente provvedimento nel BURP in versione integrale.

Il Segretario Generale della Giunta Regionale

ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta Regionale

MICHELE EMILIANO

REGIONE PUGLIA
SEZIONE BILANCIO RAGIONERIA PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
(D. Lgs. n. 118/11 e s.m.i.)

UFFICIO	TIPO	ANNO	NUMERO	DATA
PER	DEL	2021	52	07.12.2021

COMANDO PRESSO LA REGIONE PUGLIA # DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA DELL#ING. MARIA GABRIELLA SFRECOLA, DIPENDENTE DEL COMUNE DI BARLETTA.

Si esprime: PARERE DI REGOLARITA'CONTABILE POSITIVO
LR 28/2001 art. 79 Comma 5

VIESTI
ELISABETTA
10.12.2021
16:04:03
UTC

Responsabile del Procedimento

PO - GIUSEPPE CARULLI

Dirigente

D.SSA ELISABETTA VIESTI

REGIONE PUGLIA SEZIONE BILANCIO E RAGIONERIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2127

Legge regionale n.19/2013 "Riordino organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo. Semplificazione dei procedimenti amministrativi". Ricognizione 2021.

Il Presidente della Giunta Regionale, sulla base della documentazione e dell'istruttoria predisposta dal responsabile P.O. Rapporti con il Consiglio regionale e convalidata dal Direttore Amministrativo del Gabinetto GR , riferisce quanto segue.

PREMESSO CHE

La legge regionale n.19/2013 "Riordino organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo. Semplificazione dei procedimenti amministrativi" disciplina l'attività di ricognizione "dei comitati, delle commissioni, dei consigli e ogni altro organo collegiale con funzioni amministrative e tecnico-consultive indispensabili per la realizzazione dei fini istituzionali dell'amministrazione regionale" (art. 1, comma 1°) al fine di "recuperare efficienza nei tempi dei procedimenti amministrativi e conseguire risparmi di spesa". E' previsto, inoltre, (art. 1, comma 3°) che "gli organismi non ritenuti indispensabili, ai sensi del comma 1 sono soppressi ex lege a decorrere dal mese successivo alla data di emanazione del provvedimento e le relative funzioni sono attribuite all'ufficio della struttura organizzativa regionale, locale, autonoma o strumentale cui è attribuita preminente competenza nella materia".

CONSIDERATO CHE

Con nota di prot. AOO/174/6727 del 29.10.2021, il Direttore Amministrativo del Gabinetto del Presidente della G.R. ha invitato i Capi Dipartimento e gli Assessori a provvedere in merito e a indicare gli organismi ritenuti indispensabili ai sensi della L.r. n. 19/2013, onde consentire la predisposizione di un'unica deliberazione di Giunta attuativa della normativa richiamata.

Alla data del 29 Novembre, hanno trasmesso le opportune valutazioni sulla indispensabilità di cui all'art. 1, comma 1 L.r. n. 19/2013 i seguenti Dipartimenti e/o Assessorati, Strutture Speciali, con nota a firma congiunta o comunque vistata dall'Assessore competente per materia:

- Segreteria Generale della Presidenza, nota AOO_174_4016_11/11/2021;
- Dipartimento Ambiente, Qualità Urbana e Paesaggio, nota AOO_8827_18/11/2021;
- Dipartimento Personale e organizzazione, nota AOO_013_0057_19/11/2021;
- Dipartimento Politiche del Lavoro, Istruzione e Formazione, nota AOO_014_0709 _18/11/2021;
- Dipartimento Turismo, Economia della Cultura e Valorizzazione del Territorio, nota AOO_004_6016_18/11/2021
- Dipartimento Welfare, nota AOO_146_23158_19/11/2021;
- Dipartimento Mobilità, nota AOO_015_0620_24_11_2021.

In considerazione del termine indicato dalla Legge regionale n. 19/2013 (art. 1, comma 1) si è predisposto l'Allegato A, nel quale figurano tutti quegli "organismi" collegiali istituiti e nominati dalla Regione per lo svolgimento di compiti e funzioni facenti capo all'Amministrazione regionale e ritenuti indispensabili per la realizzazione dei propri fini istituzionali.

In tale allegato non sono stati inseriti gli organi collegiali per i quali non è pervenuta, ad oggi, la valutazione da parte degli Assessorati e dei Dipartimenti competenti, nonché quelli per i quali è stata rilevata già in base alla istruttoria l' inapplicabilità della L.r. n. 19/2013, in quanto obbligatoriamente istituiti in base alla normativa nazionale o perchè istituiti presso soggetti autonomi rispetto alla Regione (ad esempio: Agenzie, Società controllate o partecipate) nell'esercizio della loro autonomia organizzativa.

Inoltre non figurano tutti quegli "organismi" la cui istituzione è di competenza ministeriale e per i quali la

Regione si limita a designare un proprio rappresentante, poichè anche per essi non trova applicazione la normativa regionale in questione.
La motivazione relativa alla indispensabilità è stata sinteticamente riportata nella terza colonna dell'allegato A, rinviandosi per eventuali approfondimenti alle singole note istruttorie sopra richiamate.

Preso atto che

- Con nota AOO_165_6934 il dirigente della struttura speciale attuazione del POR ha comunicato l'obbligatorietà del Nucleo di Valutazione e Verifica degli investimenti Pubblici, istituito in attuazione dell'art. 1 della L. 144/1999, con L.R. 13/2000 art. 12 pertanto non è applicabile la L.R. 19/2013 ;
- Non risultano, da ricognizione effettuata, organismi collegiali da sopprimere

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge n. 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal decreto legislativo n. 196/2003 ed ai sensi del vigente Regolamento regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS 118/2011 E SS.MM.II.

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del Bilancio regionale**.**

Il Presidente relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lettera k della L.R. n. 7/97 e della L.R. 19/2013 propone alla Giunta:

1. di dichiarare, allo stato degli atti, indispensabili, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1 co. 1 della L.r. n. 19/2013, i comitati, le commissioni, i consigli e ogni altro organo collegiale con funzioni amministrative e tecnico-consultive di cui alla tabella di ricognizione, allegato A, costituente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, per le motivazioni ivi indicate;
2. di prendere atto che non ci sono organismi da sopprimere ai sensi e per gli effetti della L.R. n. 19/2013;
3. di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato, è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

La Responsabile P.O “Rapporti con il Consiglio regionale”
Angelantonia Bufi

Il Direttore Amministrativo Gabinetto
Pierluigi Ruggiero

Il Presidente
Michele Emiliano

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA

LA GIUNTA

Udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente;
Viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;
a voti unanimi espressi nei modi di legge

DELIBERA

Per le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate:

1. di dichiarare, allo stato degli atti, indispensabili, ai sensi e per gli effetti di cui all’art. 1 co. 1 della L.r. n. 19/2013, i comitati, le commissioni, i consigli e ogni altro organo collegiale con funzioni amministrative e tecnico-consultive di cui alla tabella di ricognizione, allegato A, costituente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, per le motivazioni ivi indicate;
2. di prendere atto che non ci sono organismi da sopprimere ai sensi e per gli effetti della L.R. n. 19/2013;
3. di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

Il Segretario della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO

ALLEGATO A

Legge regionale n.19/2013 "Riordino organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo. Semplificazione dei procedimenti amministrativi". Ricognizione 2021 : ***Tabella***

ORGANISMI INDISPENSABILI

PRESIDENZA			
Denominazione	**Fonte istitutiva**	**Sezione competente**	**Valutazione**
Gruppo di lavoro di cui all'art. 2 dell' Atto congiunto del Presidente G.R. e Presidente Consiglio regionale per la semplificazione ed il miglioramento della qualità normativa regionale		Segreteria Generale della Presidenza	INDISPENSABILE: Svolge compiti fondamentali per i fini istituzionali dell'Amministrazione regionale
Gruppo di lavoro POL UE		Segreteria Generale della Presidenza	INDISPENSABILE: Svolge compiti fondamentali per i fini istituzionali dell'Amministrazione regionale
Osservatorio regionale per ricognizione funzioni amministrative provinciali e di Cabina di Regia per il decentramento		Segreteria Generale della Presidenza	INDISPENSABILE: Svolge compiti fondamentali per i fini istituzionali dell'Amministrazione regionale
Osservatorio regionale ex lege 56/2014, art. 1 c. 91	legge 56/2014, art. 1 c. 91	Segreteria Generale della Presidenza	INDISPENSABILE: Svolge compiti fondamentali per i fini istituzionali dell'Amministrazione regionale
Collegio degli esperti del Presidente	DPGR n. 448 del 7.7.2016	Segreteria Generale della Presidenza	INDISPENSABILE: Svolge compiti fondamentali per i fini istituzionali dell'Amministrazione regionale
Nucleo Ispettivo sanitario regionale (N.I.S.R.)		Segreteria Generale della Presidenza	INDISPENSABILE: Svolge compiti fondamentali per i fini istituzionali dell'Amministrazione regionale
Commissione Polizia Locale		Segreteria Generale della Presidenza	INDISPENSABILE: Svolge compiti fondamentali per i fini istituzionali dell'Amministrazione regionale

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA			
Denominazione	**Fonte istitutiva**	**Sezione competente**	**Valutazione**
Comitato tecnico paritetico Stato-Regione	DGR n. 1371/2012; DGR n. 945/2015	SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO:	INDISPENSABILE: svolge compiti fondamentali per i fini istituzionali dell'Amministrazione Regionale e, in particolare, cura le procedure di aggiornamento e revisione di cui all'art. 104 delle NTA al PPTR, per quanto riguarda i beni paesaggistici e la dichiarazione di notevole interesse pubblico (art. 136 del d.lgs. n. 42/2004).
Commissione tecnica regionale per l'abitare sostenibile	L.R. n. 13/2008 e smi; DGR 2435/2018	SEZIONE POLITICHE ABITATIVE	INDISPENSABILE: fornisce consulenza e supporto tecnico-normativo, sin dalle fasi istruttorie dei singoli procedimenti, agli uffici

			regionali per lo svolgimento delle attività di competenza della Regione Puglia elencate al comma 1 dell'art . 3 della L.R. n. 13/2008 e smi attraverso la formulazione di contributi scritti relativi all'ambito di valutazione di competenza, fornendo il proprio parere e fornendo, su richiesta e sempre per iscritto, il proprio parere facoltativo e non vincolante utile alla definizione della conclusione dei procedimenti stessi. Le funzioni svolte dalla Commissione assumono carattere di indispensabilità per consentire di perseguire gli obiettivi di cui all'art. 1 della legge sopra richiamata.
Commissioni Provinciali di edilizia residenziale pubblica (Bari – BAT – Foggia – Brindisi – Lecce – Taranto)	LR n. 10/2014 e smi	Sezione Politiche abitative	INDISPENSABILE: esprime pareri sulla graduatoria provvisoria, nonché sull'annullamento dell'assegnazione, la decadenza dall'assegnazione e i provvedimenti di mobilità ed è indispensabile per il perseguimento delle finalità istituzionali dell'Ente e di quanto previsto dall'art. 1 della richiamata LR n. 10/2014.
Osservatorio Regionale sulla gestione dei rifiuti	LR n. 36/2009; DGR n. 518/2010 e DGR n. 1772/2018	SEZIONE CICLO RIFIUTI E BONIFICHE	INDISPENSABILE per il raggiungimento delle finalità istituzionali dell'ente e per le specifiche finalità contemplate dall'art. 1 della LR n. 36/2009.
Comitato tecnico regionale per la valutazione di impatto ambientale (Comitato Via)	L.R. n. 11/2001 e smi; R.R. n. 7/2018	SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI	INDISPENSABILI per il perseguimento delle finalità di cui all'art. 1 della citata l.r. n. 11/2001.
Commissione Tecnica Ulivi Monumentali	L.R. 14/2007 e smi	SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI	INDISPENSABILE: La Commissione è organo di carattere tecnico-consultivo e, tra l'altro, rilascia un parere obbligatorio e vincolante sull'eventuale abbattimento e/o spostamento degli alberi monumentali inseriti nell'albo regionale di cui all'articolo 18 e nell'elenco di cui all'articolo 5 della L.R. n. 14/2007. Si configura, pertanto, quale organismo indispensabile per il perseguimento delle finalità di cui all'art. 1 della citata legge.

DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE			
Denominazione	**Fonte istitutiva**	**Sezione competente**	**Valutazione**
Commissione regionale di valutazione	Art. 11 l.R. 4/2013	Sezione Demanio e Patrimonio	INDISPENSABILE per il corretto svolgimento delle attività della sezione
Commissione Usi Civici per la Puglia	Art. 8 L.R. n. 87/1998	Sezione Demanio e Patrimonio	INDISPENSABILE per il corretto svolgimento delle attività della sezione
Comitato tecnico-scientifico per il coordinamento e la vigilanza sul corretto svolgimento dell'attività sperimentale "Progetto pilota per l'attivazione di una filiera bosco-legno-energia mediante la gestione, la tutela e la valorizzazione degli ecosistemi forestali – ambito Gargano"	D.G.R. 1147/2014	Sezione Demanio e Patrimonio	INDISPENSABILE per il corretto svolgimento delle attività della sezione

Codice CIFRA: DAG/DEL/2021/00052
OGGETTO: Legge regionale n.19/2013 "Riordino organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo. Semplificazione dei procedimenti amministrativi". Ricognizione 2021.

Comitato di verifica per la corretta gestione delle risorse attribuite dalla Regione al Parco Nazionale del Gargano per la realizzazione di interventi di valorizzazione dei trabucchi storici del Garagano	Art. 4 protocollo d'intesa approvato con D.G.R. 2072/2016	Sezione Demanio e Patrimonio	INDISPENSABILE per il corretto svolgimento delle attività della sezione
Comitato di verifica per il monitoraggio circa la corretta attuazione degli interventi di realizzazione del Parco Campi Diomedei	Art. 3 protocollo d'intesa approvato con D.G.R. 1879/2015	Sezione Demanio e Patrimonio	INDISPENSABILE per il corretto svolgimento delle attività della sezione

DIPARTIMENTO PERSONALE E ORGANIZZAZIONE			
Denominazione	**Fonte istitutiva**	**Sezione competente**	**Valutazione**
Consiglio Gestione del Fondo	DGR n. 1179 del 18/06/2014 Regolamento regionale n. 13 del 4/7/2014		INDISPENSABILE: al Consiglio di gestione del fondo spetta la gestione delle entrate ordinarie e straordinarie del Fondo, predispone ed approva il bilancio preventivo e consuntivo; propone la eventuale modifica del Regolamento n 13/2014;stabilisce le modalità di erogazione finanziamenti, prestiti, contributo a fondo perduto e qualsiasi altro intervento, coerente con le finalità sociali, assistenziali e di studio compatibile con le risorse disponibili a favore dei dipendenti regionali
Comitato C.U.G.	DGR 716/2012 DD 57 e 58 del 2012 del Direttore Area Organizzazione e riforma dell'amm.ne dd 58/2012 D.lgs 165/2001 come modificato dall'art. 21 L. 183/2010		INDISPENSABILE: Svolge compiti propositivi, consultivi e di verifica nell'ambito delle competenze allo stesso demandate. Opera per garantire, nell'ambito dell'ente, un ambiente di lavoro improntato al benessere organizzativo e ai principi di pari opportunità, contrasto discriminazione e violenza morale e psichica
Comitato di indirizzo Ex regolamento telelavoro	Accordo quadro telelavoro del 23/03/2000 DD 39 del 13/12/2013 (regolamento regionale di disciplina) DD 40 del 17/12/2013		INDISPENSABILE: Svolge funzioni di verifica e indirizzo dell'andamento della sperimentazione al fine di migliorarne l'avvio, l'attuazione e gli esiti. Individua, inoltre, gli obiettivi raggiungibili mediante il ricorso a forme di telelavoro, quantifica le risorse necessarie per lo svolgimento dei progetti di telelavoro e stabilisce il contingente massimo di personale da assegnare agli stessi.
Comitato tecnico permanente sul telelavoro	Accordo quadro telelavoro del 23/03/2000 DD 39 del 13/12/2013 (regolamento regionale di disciplina) DD 40 del 17/12/2013		INDISPENSABILE: Svolge attività di valutazione delle istanze di assegnazione a progetti di telelavoro ed istanze di riesame, formula la graduatoria nel caso di richieste in numero superiore al numero max delle

Codice CIFRA: DAG/DEL/2021/00052
OGGETTO: Legge regionale n.19/2013 "Riordino organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo. Semplificazione dei procedimenti amministrativi". Ricognizione 2021.

			postazioni da attivare; formula proposte, in collaborazione con le strutture coinvolte, relativamente agli adempimenti organizzativi, tecnologici ed informatici, logistici ed assicurativi per l'attivazione dei progetti di telelavoro.

DIPARTIMENTO POLITICHE DEL LAVORO, ISTRUZIONE E FORMAZIONE			
Denominazione	**Fonte istitutiva**	**Sezione competente**	**Valutazione**
Consulta Cooperazione	Art. 2 legge regionale n. 23/88	Politiche e Mercato del Lavoro	INDISPENSABILE: istituita con legge in vigore
Commissione Fondo Occupazione Disabili	Legge regionale 9 del 12 04-2020	Politiche e Mercato del Lavoro	INDISPENSABILE: istituita con legge in vigore
Commissione regionale Pari Opportunità	Legge Regionale 16 del 30 aprile 1990	Politiche e Mercato del Lavoro	INDISPENSABILE: istituita con legge in vigore
Commissione regionale per le politiche del lavoro (non ancora costituita)	Legge Regionale 29 del 29 giugno 2018	Politiche e Mercato del Lavoro	INDISPENSABILE: istituita con legge in vigore

DIPARTIMENTO TURISMO, ECONOMIA DELLA CULTURA E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO			
Denominazione	**Fonte istitutiva**	**Sezione competente**	**Valutazione**
Osservatorio Regionale Dello Spettacolo	Art. 6 L.R. 6/2004, modif. dall'art. 2 L.R. 23/2011; D.G.R. 331/2008 D.G.R. 1266 del 2/08/2017 (rinnovo)	Sviluppo, innovazione, reti	INDISPENSABILE: monitora le attività di spettacolo ai fini di una efficace programmazione regionale
Nucleo Tecnico Regionale Di Valutazione (scadenza Luglio 2021)	Art. 4 L.R. n. 8/2008	Economia Della Cultura	INDISPENSABILE: È una struttura di supporto fondamentale in ordine al raggiungimento degli obiettivi definiti dalla normativa regionale.
Consulta Del Libro e Della Lettura	L.R. n. 40/2013	Economia Della Cultura	INDISPENSABILE: In attuazione di quanto stabilito dall'art. 5, comma 2 della L.R. n. 40 dell'11/12/2013,ai fini della predisposizione e dell'adozione del Piano annuale per la promozione della lettura e del libro.
Consulta Regionale Pugliese Ecomusei	Art. 4 Della L.R. 15/2011 D.G.R. N. 917/2017 D.P.G.R. N. 370/2017	Tutela E Valorizzazione Dei Patrimoni Culturali	INDISPENSABILE: Svolge importanti funzioni di promozione e attuazione della L.R. n. 15/2011 (in particolare in materia di riconoscimento degli Ecomusei, coordinamento dell'attività degli stessi e programmazione e promozione delle loro attività).
Tavolo permanente tra Regione Puglia e Conferenza Episcopale Regionale Pugliese	D.G.R. n. 845/2018 D.P.G.R. n. 475/2018	Tutela E Valorizzazione Dei Patrimoni Culturali	INDISPENSABILE: Svolge compiti fondamentali per la conoscenza, la fruizione e la valorizzazione dei beni culturali ecclesiastici e del patrimonio religioso materiale e immateriale della Puglia.
Commissione Regionale per i Beni Culturali	Art. 6 della L.R. 25 giugno 2013, n. 17 D.G.R. n. 1268/2015	Tutela E Valorizzazione Dei Patrimoni	INDISPENSABILE: Rappresenta uno strumento consultivo a carattere tecnico scientifico fondamentale previsto dalla L.R. n. 17/2013 in

Codice CIFRA: DAG/DEL/2021/00052
OGGETTO: Legge regionale n.19/2013 "Riordino organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo. Semplificazione dei procedimenti amministrativi". Ricognizione 2021.

	D.G.R. n. 846/2019 D.G.R. n. 500/2020	Culturali	materia di beni culturali
Gruppo Tecnico Di Lavoro Per Il Monitoraggio E Lo Scambio Di Buone Pratiche Sull'attivazione Interventi Community Library	D.G.R. n. 51/2018 D.G.R. n. 1780/2021	Tutela E Valorizzazione Dei Patrimoni Culturali	INDISPENSABILE: Svolge una funzione strategica di supporto agli enti beneficiari per il monitoraggio e la valutazione delle modalità gestionali delle Biblioteche di Comunità, al fine di favorire lo scambio di buone pratiche, l'analisi di prefattibilità e laboratori territoriali di sperimentazione delle più recenti innovazioni normative in materia di gestione culturale, nonché di analizzare criticità che determinano ritardi nell'esecuzione dell'intervento, per assicurare il buon esito dell'operazione e l'accelerazione della spesa.
Comitato Regionale di Coordinamento SBN (da rinnovare)	D.G.R. n. 499/2009	Direzione Di Dipartimento - **Struttura Di Progetto** "Cooperazione Territoriale Europea E Poli Biblio-Museali"	INDISPENSABILE: Svolge fondamentali funzioni di coordinamento fra i soggetti che partecipano all'SBN (Servizio Bibliotecario Nazionale), esprime pareri, formula proposte alla Regione o al Comitato nazionale, assicura il coordinamento interistituzionale, stabilisce criteri per la verifica del rispetto dei contenuti e della qualità dei servizi definiti dall'SBN (cfr. art. 6 Protocollo d'Intesa MIBACT, MIUR, Ministero P.A. e Innovazione).
Comitato Di Indirizzo e Sorveglianza Dell'osservatorio Regionale Sul Turismo	Art. 2 lett. d, L.R.1/2002; Art. 3 lett. g, R.R. 9/2011 e ss.mm.ii.; Art. 2 (Funzioni) e art. 4 (Composizione) delle "Linee guida per la composizione e il funzionamento dell'Osservatorio Regionale sul Turismo" approvate con DGR n. 50 del 20/01/2020	Turismo e Internazionalizzazione	INDISPENSABILE: svolge attività di monitoraggio dell'andamento della ricettività e dei flussi turistici, per le indagini quali- quantitative e gli studi statistici utili per un'efficace programmazione regionale in materia di turismo

DIPARTIMENTO WELFARE			
Denominazione	**Fonte istitutiva**	**Sezione competente**	**Valutazione**
Commissione regionale per le politiche sociali	L.R. n. 19/2006, art. 65		INDISPENSABILE La Commissione ha funzione consultiva e propositiva nell'area delle problematiche relative alle tematiche sociali ed educative a sostegno dell'azione della Regione.
Commissione regionale per l'integrazione sociosanitaria	L.R. n. 19/2006, art. 11		INDISPENSABILE La Commissione ha una funzione di supporto per elaborare gli indirizzi in materia, favorire la diffusione e l'applicazione degli stessi, monitorare i processi d'integrazione in atto e i risultati conseguiti.
Tavolo Regionale per il Servizio Sociale	DGR n. 840/2021		INDISPENSABILE Il Tavolo ha la finalità di adoperarsi per la valorizzazione del Servizio sociale

Codice CIFRA: DAG/DEL/2021/00052
OGGETTO: Legge regionale n.19/2013 "Riordino organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo. Semplificazione dei procedimenti amministrativi". Ricognizione 2021.

			professionale nel sistema di welfare regionale Il suo lavoro è necessario per un costante supporto alla fase di implementazione e monitoraggio del Piano Regionale delle Politiche Sociali.
Tavolo di partenariato per l'attuazione del Reddito di dignità	L.R. n. 3/2016, art. 14 (co. 1)		INDISPENSABILE Il Tavolo ha il fondamentale compito di supportare e monitorare l'implementazione della misura regionale di sostegno al reddito.
Cabina di regia per l'attuazione del Reddito di dignità	L.R. n. 3/2016, art. 14 (co. 2)		INDISPENSABILE La Cabina di regia ha il fondamentale compito di supportare la cooperazione interistituzionale per l'attuazione della misura regionale d
Tavolo regionale per l'attuazione della riforma del Terzo Settore	A.D. n. 12/2018		INDISPENSABILE Il Tavolo è indispensabile per il compimento della Riforma del Terzo Settore attualmente in atto. Peraltro, esso ha una doppia anima, tecnica e politica, giacché si adopera, tanto a mezzo di indirizzi quanto a mezzo di strumenti, per il processo in corso d'opera
Gruppo di lavoro per i progetti di Vita indipendente	L.R. n. 15/2020, art 13		INDISPENSABILE Il Gruppo di lavoro è indispensabile perché ha il compito supportare e monitorare l'implementazione della misura regionale
Gruppo di lavoro interdipartimentale sull'invecchiamento attivo	DGR n. 2039/2019		INDISPENSABILE Il Gruppo di lavoro è indispensabile perché per la piena attuazione delle azioni sopra indicate e per la stesura del Piano triennale dell'invecchiamento attivo
Tavolo di coordinamento regionale Care leavers	DGR n. 1449/2021		INDISPENSABILE Il Tavolo è previsto tra gli adempimenti a carico delle Regioni dai decreti del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, n.523 del 6.11.2018 e n. 161 del 7.6.2019
Task-force permanente antiviolenza	L.R. n. 29/2014, art. 7		INDISPENSABILE Le attività della task-force permanente sono dettagliate all'art. 7, comma 4
Consulta delle associazioni familiari	L.R. n. 19/2006, art. 26 L.R. 28/2017 (Legge sulla partecipazione) D.G.R. n. 1815/2018 (Aggiornamento del programma annuale della partecipazione e approvazione Processo partecipato per la redazione del Piano Regionale per la famiglia)		INDISPENSABILE La Consulta è indispensabile perché esprime pareri e formula proposte in ordine alla predisposizione degli atti di programmazione regionale che riguardano la politica per la famiglia, nonché in ordine all'attuazione della medesima.

DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE			
Denominazione	**Fonte istitutiva**	**Sezione competente**	**Valutazione**
Comitato di Verifica e Monitoraggio	art. 11 Accordo di Programma Stato-Regione del 23.03.2000, riconfermato con D.G.R. n. 929 del 18.06.2020	Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità	INDISPENSABILE per il corretto svolgimento delle attività della sezione

Ruggiero
Pierluigi
29.11.2021
15:09:33
UTC

Codice CIFRA: DAG/DEL/2021/00052
OGGETTO: Legge regionale n.19/2013 "Riordino organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo. Semplificazione dei procedimenti amministrativi". Ricognizione 2021.

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2021, n. 2129

Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET) - Approvazione Bilancio consuntivo anno 2020

Il Presidente della Giunta Regionale, Dott. Michele Emiliano, sulla base delle risultanze dell'istruttoria espletata dal funzionario istruttore, confermata dal Dirigente del Servizio Controlli Agenzie, Organismi e Società Partecipate e Certificazione Aziende Sanitarie, dal Dirigente della Sezione Raccordo al Sistema Regionale, dal Direttore del Dipartimento Mobilità e dal Segretario Generale della Presidenza, riferisce quanto segue.

Con Legge Regionale n. 18 del 31 ottobre 2002, è stata istituita l'Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia (AREM), dotata di personalità giuridica di diritto pubblico, al fine di offrire, quale ente tecnico/operativo, funzioni di supporto alla Regione Puglia, all'Osservatorio della mobilità e, ove richiesto, agli Enti locali, per l'attuazione degli interventi oggetto della medesima legge nell'ambito della disciplina regionale del sistema di trasporto pubblico d'interesse regionale e locale.
La DGR Puglia n. 1518 del 31 luglio 2015, ha introdotto il nuovo modello organizzativo MAIA della Regione Puglia, prevedendo la trasformazione di alcune Agenzie Regionali esistenti in quelle definite "strategiche" ed espressamente individuando fra le agenzie oggetto della trasformazione l'Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia -AREM. Ai fini dell'avviamento della procedura di trasformazione l'Agenzia è stata affidata alla guida di un Commissario Straordinario, con DPGR n. 177 del 23/03/2016, e successive integrazioni di proroga.
Con Legge Regionale del 2 novembre 2017 n. 41 *"Legge di riordino dell'Agenzia regionale per la mobilità nella Regione Puglia (AREM): istituzione dell'Agenzia regionale strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET)"*, che ha abrogato l'art. 25 della L.R. n. 18/2002, l'AREM è stata soppressa ed è stata costituita l'ASSET , che ha una nuova e propria personalità giuridica autonoma e che è subentrata in tutti i rapporti giuridici in essere, attivi e passivi, in capo all'AREM. L'Agenzia ASSET ha iniziato la propria attività a partire dal 1° gennaio 2018.
L'art. 8, comma 1, lettera b) della Legge regionale n. 41/2017 prevede che la Giunta Regionale, sentita la competente Commissione consiliare, approva, fra gli altri, il Bilancio di esercizio e la Relazione annuale sui risultati conseguiti adottati dal Direttore Generale.

L'art. 25 della L.R. n. 26/2013 ha introdotto nell'ordinamento regionale specifiche disposizioni in materia di controlli sugli Enti vigilati dalla Regione, ivi incluse le Agenzie stabilendo che la Giunta Regionale eserciti, sui predetti Enti, il proprio ruolo di indirizzo emanando istruzioni, regolamenti, linee guida e indicazioni operative.
In coerenza con il Modello Organizzativo MAIA, aggiornato di recente con D.P.G.R. n.22/2021 ed il cui assetto organizzativo è in corso di definizione, le funzioni di controllo sull' Agenzia regionale strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET), competono ad oggi - per quanto di rispettiva competenza - al Dipartimento Mobilità ed alla Sezione Raccordo al Sistema Regionale, incardinata nella Segreteria Generale della Presidenza, cui sono affidate funzioni di vigilanza e controllo sulle Società partecipate e/o controllate dall'Amministrazione Regionale, nonché sulle Agenzie Regionali.

Visto il differimento del termine di adozione ed approvazione dei bilanci di esercizio relativi all'esercizio 2020, disposto dall'art. 106 co.1 del Decreto Legge 17 marzo 2020 n.18 (Misure connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito con modificazioni dalla legge n. 27/2020, il Direttore Generale dell'Agenzia ASSET ha trasmesso la Determina n. 21.0220 del 16 giugno 2021, di adozione del Conto Consuntivo dell'Agenzia per l'esercizio 2020, unitamente alla Relazione del Collegio dei Revisori, per l'approvazione da parte della Giunta Regionale, sentita la competente Commissione Consiliare.

Si dà atto che la Relazione annuale sui risultati conseguiti è riportata nella Relazione sulla gestione al Bilancio chiuso al 31 dicembre 2020.

Nel suddetto contesto, la Sezione Raccordo al Sistema Regionale ha curato la Relazione tecnica istruttoria - allegata al presente atto (allegato A) a costituirne parte integrante – notificata per quanto di competenza al Dipartimento Mobilità in data 17 novembre 2021 per condivisione.
Con riferimento alla Relazione annuale sui risultati conseguiti, la struttura amministrativa competente in seno al medesimo Dipartimento Mobilità non si è espressa in merito ad eventuali elementi ostativi all'approvazione della Relazione in oggetto.

Si dà atto che la V Commissione consiliare permanente, nella seduta del 29 luglio 2021, ha espresso parere favorevole in ordine alla Determina del Direttore Generale dell'Agenzia ASSET n. 21.0220 del 16 giugno 2021 di "Adozione del Conto Consuntivo per l'esercizio finanziario 2020", ai sensi dell'articolo 8, comma 1 lettera b), della L.R. 41/2017, come risulta da nota prot. n. 20210014215 del Consiglio regionale della Puglia, Servizio Assemblea e Assistenza agli Organi, acquisita agli atti della Sezione Raccordo al Sistema Regionale al prot. n. AOO_092/0002004 del 3 agosto 2021.

Tutto quanto innanzi premesso e considerato, si propone alla Giunta di adottare conseguente atto deliberativo.

Verifica ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003 e del Regolamento (UE) 2016/679
Garanzie alla riservatezza

La pubblicazione dell'atto sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

Copertura finanziaria di cui al D.Lgs 118/2011 e s.m.i.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del Bilancio regionale

Il Presidente relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lettera g) della L.R. n. 7/1997, propone alla Giunta di:

1) approvare, sulla base del parere favorevole del Collegio dei Revisori, il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, dell'Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET), di cui alla Determina del Direttore Generale n. 21.0220 del 16 giugno 2021, in uno con la Relazione annuale sui risultati conseguiti, che allegato B) al presente provvedimento ne costituisce parte integrante;
2) dare mandato alla Sezione Raccordo al Sistema Regionale di formulare all'Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET) le raccomandazioni evidenziate nella Relazione tecnica allegato A) alla presente;
3) disporre la notifica a cura della Sezione Raccordo al Sistema Regionale, del presente atto deliberativo, all'Agenzia ASSET e al Dipartimento Mobilità.
4) disporre la pubblicazione del presente provvedimento per estratto, senza allegati, sul BURP.

I SOTTOSCRITTI ATTESTANO CHE IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO AFFIDATO È STATO ESPLETATO NEL RISPETTO DELLA NORMATIVA REGIONALE, NAZIONALE E COMUNITARIA E CHE IL PRESENTE SCHEMA DI PROVVEDIMENTO, DAGLI STESSI PREDISPOSTO AI FINI DELL'ADOZIONE DELL'ATTO FINALE DA PARTE DELLA GIUNTA REGIONALE, È CONFORME ALLE RISULTANZA ISTRUTTORIE.

Il Funzionario Istruttore
(Eleonora De Giorgi)

Il Dirigente del Servizio Controlli Agenzie, Organismi
Società Partecipate e Certificazione Aziende Sanitarie
(Giuseppe D. Savino)

Il Dirigente della Sezione
Raccordo al Sistema regionale
(Nicola Lopane)

Il Direttore del
Dipartimento Mobilità
(Vito Antonio Antonacci)

Il Segretario Generale della Presidenza
(Roberto Venneri)

Il Presidente della Giunta Regionale
(Michele Emiliano)

LA GIUNTA

- UDITA la relazione e la conseguente proposta del Presidente della Giunta Regionale;
- VISTE le sottoscrizioni poste in calce alla proposta del presente provvedimento;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

di approvare la relazione del Presidente proponente, che qui si intende integralmente riportata e, per l'effetto di:

1) approvare, sulla base del parere favorevole del Collegio dei Revisori, il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, dell'Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET), di cui alla Determina del Direttore Generale n. 21.0220 del 16 giugno 2021, in uno con la Relazione annuale sui risultati conseguiti, che allegato B) al presente provvedimento ne costituisce parte integrante;
2) dare mandato alla Sezione Raccordo al Sistema Regionale di formulare all'Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET) le raccomandazioni evidenziate nella Relazione tecnica allegato A) alla presente;

3) disporre la notifica a cura della Sezione Raccordo al Sistema Regionale, del presente atto deliberativo, all'Agenzia ASSET e al Dipartimento Mobilità.
4) disporre la pubblicazione del presente provvedimento per estratto, senza allegati, sul BURP.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
ANNA LOBOSCO

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2187

Rinnovo della Convenzione con l'Agenzia delle Entrate per la gestione dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'addizionale regionale all'imposta sul reddito delle persone fisiche.

Il Vice Presidente della Giunta regionale con delega alle Finanze, avv. Raffaele Piemontese, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Tributi derivati e compartecipati e confermata dalla Dirigente della Sezione Finanze, riferisce quanto segue.

VISTI:

- il decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446 con il quale è stata disposta l' *"Istituzione dell'imposta regionale sulle attività produttive, revisione degli scaglioni, delle aliquote e delle detrazioni dell'Irpef e istituzione di una addizionale regionale a tale imposta, nonché riordino della disciplina dei tributi locali"*;
- la legge regionale 4 dicembre 2003, n.25 recante *"Disposizioni di carattere tributario"*;
- la legge regionale 19 dicembre 2008, n.43 di *"Regionalizzazione dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP)"*;
- il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 concernente la *"Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n.59"*;
- il decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68 recante *"Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario"*;

CONSIDERATO CHE:

- l'art.24 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n.446, riguardante i poteri delle Regioni in materia di imposte sul reddito, dispone (comma 1) che esse possono disciplinare con propria legge, nel rispetto dei principi in materia di imposte sul reddito, le procedure applicative dell'imposta regionale sulle attività produttive, attribuendo alle medesime (comma 3) la competenza relativa all'accertamento delle violazioni; nel contempo, sancisce la possibilità (comma 4) che la legge regionale di disciplina dell'imposta possa *"prevedere la stipula di convenzioni con il Ministero delle finanze per l'espletamento, in tutto o in parte, delle attività di liquidazione, accertamento e riscossione dell'imposta, nonché per le attività concernenti il relativo contenzioso, secondo le disposizioni di imposte sui redditi".*
- l'articolo 57 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 concernente l'istituzione delle agenzie fiscali, al comma 2, prevede che le regioni e gli enti Locali possono attribuire alle citate agenzie, in tutto o in parte, la gestione delle funzioni ad essi spettanti sulla base di un rapporto convenzionale che regoli le modalità di svolgimento dei compiti e gli obblighi che ne conseguono;
- l'articolo 62, comma 2, del medesimo decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 attribuisce all'Agenzia delle Entrate la competenza a svolgere i servizi relativi all'amministrazione, alla riscossione e al contenzioso dei tributi diretti e dell'imposta sul valore aggiunto, nonché di tutte le imposte, diritti o entrate erariali o locali già di competenza del Dipartimento delle Entrate del Ministero delle Finanze o affidati alla sua gestione in base alla legge o ad apposite convenzioni stipulate con gli enti impositori o con gli enti creditori;
- la legge 24 dicembre 2007, n. 244 *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)"*, ai commi 43 e 44 dell'articolo 1 riguardanti il coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario di livello sub-statale, prevede che, al fine di evitare l'incremento dei costi, le funzioni di liquidazione, accertamento e riscossione dell'IRAP, tributo proprio

della Regione, sono affidate all'Agenzia delle Entrate;

- la Regione Puglia con la legge 4 dicembre 2003, n. 25 *"Disposizioni di carattere tributario"* e la legge 19 dicembre 2008, n. 43 *"Regionalizzazione dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP*)", sulla base della vigente normativa di carattere nazionale, ha contemplato – rispettivamente all'art. 7, comma 1 e all'art. 1, comma 3 – la facoltà di stipulare con l'Agenzia delle Entrate apposita convenzione per lo svolgimento delle attività di liquidazione, accertamento, riscossione e contenzioso dell'IRAP;
- l'articolo 10, comma 4, del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68 stabilisce che *"le attività di controllo, di rettifica della dichiarazione, di accertamento e di contenzioso dell'IRAP e dell'addizionale regionale all'IRPEF devono essere svolte dall'Agenzia delle Entrate. Le modalità di gestione delle imposte indicate al primo periodo, nonché il relativo rimborso spese, sono disciplinati sulla base di convenzioni da definire tra la stessa Agenzia delle Entrate e le regioni"*;
- l'art. 5 della legge regionale 30 dicembre 2011 n.38 dispone il riversamento diretto presso la tesoreria regionale delle somme dovute a titolo di addizionale regionale all'IRPEF e di IRAP, compresi interessi e sanzioni a seguito dell'attività di liquidazione, accertamento, accertamento con adesione, conciliazione giudiziale e contenzioso tributario.

VISTI altresì:

- il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, concernente il *"Codice in materia di protezione dei dati personali"* il quale reca disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento nazionale al Regolamento (UE) n. 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati;
- il decreto legislativo 28 febbraio 2005, n. 42 con il quale è stato istituito il Sistema Pubblico di Connettività (SPC) successivamente confluito nel Codice dell'amministrazione Digitale (CAD) di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.
- l'art.3, comma 153, della legge 23 dicembre 1996, n.662 recante *"Misure di razionalizzazione della finanza pubblica"* con il quale, ai fini di consentire alle regioni e agli enti locali di disporre delle informazioni e dei dati per pianificare e gestire la propria autonomia tributaria, è stato istituito un sistema di comunicazione tra amministrazioni centrali, regioni ed enti locali.

In forza delle norme richiamate, la Regione Puglia a partire dall'anno 2005 ha stipulato con l'Agenzia delle Entrate apposite convenzioni per la gestione dei tributi IRAP e addizionale regionale all'IRPEF e per le connesse attività di liquidazione, accertamento, riscossione e contenzioso, tutte di durata annuale con possibilità di proroga di un ulteriore anno; inoltre, per il raggiungimento dei fini testé citati e per l'attività di contrasto all'evasione fiscale, avuta la necessità di accesso ai dati anagrafici, reddituali e ai dati connessi, ha stipulato apposite convenzioni cosiddette di "cooperazione informatica per l'accesso telematico all'anagrafe tributaria attraverso il portale Siatel2/Puntofisco", di durata quinquennale.

Con riguardo alla gestione dei citati tributi, da ultimo con deliberazione della Giunta regionale 28 novembre 2019 n. 2222, è stato approvato il rinnovo della Convenzione per l'anno 2020, successivamente prorogata per l'anno 2021 in applicazione di quanto previsto dall'art. 20 della convenzione medesima.

Nel rispetto della normativa succedutasi nel tempo ed in particolare dell'articolo 10, comma 4, del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68 che, come anzidetto, obbliga l'Agenzia delle Entrate a svolgere l'attività di gestione dell'IRAP e dell' IRPEF in convenzione con le regioni, appare opportuno abbandonare la consuetudine di procedere con rinnovi di durata annuale per passare ad una durata triennale, sempre con possibilità di proroga, così da realizzare obiettivi di semplificazione amministrativa e riduzione dei tempi del procedimento.

In prossimità della scadenza della convenzione vigente, l'Agenzia delle Entrate – Direzione regionale della Puglia, con nota mail del 23 novembre 2021, ha trasmesso la proposta di convenzione per il triennio 2022 – 2024, unitamente agli allegati.

Lo schema di Convenzione da approvare per gli anni 2022-2024, a meno di dettagli di natura tecnica, ricalca i contenuti delle previgenti intese nella direzione di disciplinare finalità e criteri generali per la gestione delle imposte (articoli 1-2-3), composizione e obiettivi del commissione paritetica (articolo 4), rapporti con i contribuenti (articoli 5-6), modalità di svolgimento dei controlli sostanziali e relativo contenzioso (articoli 7-8), riscossione, riversamento e rimborsi delle somme pagate dai contribuenti (articoli 9-10), servizi informativi, archivi, trattamento dei dati personali e tutela della riservatezza (articoli 11-15-16-17), spese per i servizi resi dall'Agenzia delle Entrate e relativa modalità di rimborso (articoli 12-13), inadempienze contrattuali, modifiche e durata della convenzione, competenza sulle controversie e allegati (articoli 14-18-19-20-21).

Alla luce di quanto sopra esposto, sussistono i presupposti per procedere al rinnovo della "Convenzione per la gestione dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'addizionale regionale all'imposta sul reddito delle persone fisiche" tra Regione Puglia e Agenzia delle entrate, dal 1° Gennaio 2022 al 31 Dicembre 2024, con possibilità di proroga per un ulteriore anno secondo quanto disciplinato nell'ALLEGATO schema di Convenzione.

Copertura finanziaria ai sensi del d.lgs. 118/2011 e ss.mm. ii.

La spesa derivante dal presente provvedimento è quantificata presumibilmente in euro 2.200.000,00 per l'anno 2022, in euro 2.200.000,00 per l'anno 2023 e in euro 2.200.000 per l'anno 2024 e trova copertura alla Missione 01 - programma 04 - Titolo 1, capitolo U0003835 *"Spese convenzione Agenzia delle Entrate per gestione IRAP ed Addizionale IRPEF. Art.24, comma IV, D.Lgs 446/97"* (piano dei conti finanziario 1.03.02.99.999 "Altri servizi diversi") del bilancio di previsione per i rispettivi gli esercizi finanziari 2022, 2023, 2024.

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.lgs. 196/2003 ss. mm. ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

Il Vice Presidente relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera k), della legge regionale 4 febbraio 1997, n. 7, propone alla Giunta regionale:

1. di condividere quanto esposto in narrativa che qui si intende integralmente richiamato e trascritto.
2. di rinnovare per tre anni, dal 1° Gennaio 2022 al 31 Dicembre 2024, la Convenzione tra l'Agenzia delle Entrate e la Regione Puglia per la gestione dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'addizionale regionale all'imposta sul reddito delle persone fisiche, con possibilità di proroga per un ulteriore anno, secondo lo schema di cui all'ALLEGATO, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.
3. di autorizzare il Direttore del Dipartimento Affari generali, bilancio e infrastrutture, dott. Angelosante Albanese, alla sottoscrizione della Convenzione di cui al punto 2. .
4. di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul portale istituzionale www.regione.puglia.it in versione integrale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio è stato espletato nel rispetto della vigente normativa nazionale, regionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta regionale è conforme alle risultanze istruttorie.

Il funzionario P.O. "Coordinamento e gestione dei tributi derivati compartecipati"
(Chiara Maria Raffaele)

La Dirigente *ad interim* del Servizio Tributi derivati e
compartecipati (Mariangela Lomastro)

La Dirigente della Sezione Finanze (Elisabetta Viesti)

Il sottoscritto Direttore del Dipartimento non ravvisa la necessità di esprimere sulla presente proposta di deliberazione osservazioni ai sensi dell'art.18 del Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 Gennaio 2021 n.21 avente oggetto "Adozione Atto di Alta Organizzazione Modello Organizzativo "MAIA 2.0".

Il Direttore del dipartimento Bilancio, Affari generali e Infrastrutture
(Angelosante Albanese)

Il Vice Presidente proponente
(Avv. Raffaele Piemontese)

LA GIUNTA

- udita la relazione e la conseguente proposta del Vice Presidente della Giunta regionale con delega alle Finanze;
- viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi ai sensi di legge;

DELIBERA

1. di condividere quanto esposto in narrativa che qui si intende integralmente richiamato e trascritto.
2. di rinnovare per tre anni, dal 1° Gennaio 2022 al 31 Dicembre 2024, la Convenzione tra l'Agenzia delle Entrate e la Regione Puglia per la gestione dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'addizionale regionale all'imposta sul reddito delle persone fisiche, con possibilità di proroga per un ulteriore anno, secondo lo schema di cui all'ALLEGATO, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.
3. di autorizzare il Direttore del Dipartimento Affari generali, bilancio e infrastrutture, dott. Angelosante Albanese, alla sottoscrizione della Convenzione di cui al punto 2. .
4. di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul portale istituzionale www.regione.puglia.it in versione integrale.

Il Segretario Generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

ELISABETTA VIESTI
17.12.2021
19:16:04 UTC

ALLEGATO

REGIONE PUGLIA

CONVENZIONE PER LA GESTIONE DELL'IMPOSTA REGIONALE SULLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE E DELL'ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IMPOSTA SUL REDDITO DELLE PERSONE FISICHE

La Regione Puglia, con sede in Bari, Via Lungomare Nazario Sauro n. 31, codice fiscale 80017210727 (di seguito denominata "Regione" o, congiuntamente all'Agenzia delle Entrate, "le Parti"), rappresentata dal dott. Angelosante Albanese, nella sua qualità di Direttore del Dipartimento Bilancio, affari generali e infrastrutture, giusta autorizzazione conferita con deliberazione della Giunta regionale n.____ del _____

E

L'Agenzia delle Entrate, con sede in Roma, Via Giorgione n. 106, codice fiscale 06363391001 (di seguito denominata "Agenzia"), rappresentata dal dott. Andriola Michele, nella sua qualità di Direttore della Direzione Regionale della Puglia, giusta delega del Direttore dell'Agenzia, dott. Ernesto Maria Ruffini, conferita con atto prot. RU 148792 del 01 aprile 2020

PREMESSO CHE

a) il decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, reca "L'istituzione dell'imposta regionale sulle attività produttive, revisione degli scaglioni, delle aliquote e delle detrazioni dell'Irpef e istituzione di una addizionale regionale a tale imposta, nonché riordino della disciplina dei tributi locali";

b) l'articolo 57, comma 2, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 dispone che le Regioni e gli Enti Locali possono attribuire alle Agenzie fiscali, sulla base di un rapporto convenzionale, la gestione delle funzioni ad essi spettanti;

c) l'articolo 62, comma 2, del citato decreto legislativo n. 300/1999 attribuisce all'Agenzia la competenza a svolgere i servizi relativi all'amministrazione, alla riscossione e al contenzioso dei tributi diretti e dell'imposta sul valore aggiunto, nonché di tutte le imposte, diritti o entrate erariali o locali già di competenza del Dipartimento delle entrate del Ministero delle finanze o affidati alla sua gestione in base alla legge o ad apposite convenzioni stipulate con gli enti impositori o con gli enti creditori;

d) il decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68 reca "Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario";

e) l'articolo 10, comma 4, del predetto decreto legislativo n. 68/2011 prevede che le attività di controllo, di rettifica della dichiarazione, di accertamento e di contenzioso dell'IRAP e dell'addizionale regionale all'IRPEF devono essere svolte dall'Agenzia. Le modalità di gestione delle imposte predette, nonché il relativo rimborso spese, sono disciplinati sulla base di convenzioni da definire tra la stessa Agenzia e le Regioni;

f) l'articolo 3, comma 153, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 prevede l'istituzione di un sistema di comunicazione tra le Amministrazioni centrali e le Regioni ed Enti locali, al fine di consentire a questi ultimi di disporre delle informazioni utili alla gestione della propria autonomia tributaria;

g) la legge regionale 19 dicembre 2008, n.43 detta la disciplina in materia di IRAP;

h) con delibera n. _____ del _____, la Giunta regionale ha approvato lo schema di convenzione per la gestione dell'IRAP e dell'addizionale regionale all'IRPEF;

i) nelle more della definizione del presente testo convenzionale, l'Agenzia delle Entrate ha continuato ad assicurare senza soluzione di continuità tutte le attività ed i servizi declinati nell'ultima convenzione stipulata tra le Parti, nei medesimi termini ed alle medesime condizioni pro-tempore vigenti;

j) il Regolamento (UE) n. 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 disciplina la protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati

personali, nonché la libera circolazione di tali dati (Regolamento generale sulla protezione dei dati);

k) il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, così come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, concernente "Codice in materia di protezione dei dati personali" reca disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento nazionale al Regolamento (UE) n. 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati;

l) il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni, recante il "Codice dell'amministrazione digitale";

m) l'articolo 5 della legge regionale 30 dicembre 2011, n.38, detta le norme per il riversamento diretto presso la tesoreria regionale delle somme dovute a titolo di addizionale regionale all'IRPEF e di Imposta regionale sulle attività produttive, compresi interessi e sanzioni a seguito dell'attività di liquidazione, accertamento, accertamento con adesione,conciliazione giudiziale e contenzioso tributario.

CONVENGONO QUANTO SEGUE

ARTICOLO 1
Definizioni

1. Ai fini della presente convenzione, si intende per:
   a) "IRAP", l'imposta regionale sulle attività produttive, di cui al decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446;
   b) "addizionale", l'addizionale regionale all'imposta sul reddito delle persone fisiche, di cui all'articolo 50 del decreto legislativo n. 446 del 1997;
   c) "imposte", l'IRAP e l'addizionale;
   d) "modello F24", il modello di pagamento da utilizzare per effettuare i versamenti unitari con eventuale compensazione disciplinati dal capo III del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241;
   e) "servizio I24", il servizio di pagamento di tributi, contributi, premi e altre somme effettuato tramite canali telematici dell'Agenzia;
   f) "Codice", il Codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo n. 196 del 2003, così come adeguato dal decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101;
   g) "Regolamento", il Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 - Regolamento generale sulla protezione dei dati;
   h) "CAD", il Codice dell'Amministrazione digitale, contenuto nel decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni;
   i) "ruoli", i ruoli di cui all'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e i carichi relativi alle somme affidate agli Agenti della riscossione ai sensi dell'articolo 29, comma 1, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.

ARTICOLO 2
Oggetto

1. La presente convenzione regola i rapporti tra le Parti in attuazione del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68 e della legge regionale 19 dicembre 2008, n. 43. In particolare, le attività di cui al successivo comma 2 sono svolte secondo le modalità e i termini previsti con legge nazionale e regionale.
2. L'Agenzia assicura con i propri uffici istituiti sull'intero territorio nazionale:
   a) l'assistenza ai contribuenti per la corretta applicazione delle imposte e per gli adempimenti connessi alle attività indicate nel presente comma;
   b) la liquidazione delle imposte sulla base delle dichiarazioni presentate;
   c) l'accertamento dell'imponibile non dichiarato e delle relative imposte dovute;
   d) la tutela avanti agli organi del contenzioso per le eventuali controversie relative alle imposte;
   e) l'esercizio delle attività di autotutela;
   f) la riscossione spontanea e coattiva;
   g) l'esecuzione dei rimborsi spettanti ai contribuenti.
3. I funzionari della Regione partecipano ai corsi di formazione sulle imposte, organizzati dall'Agenzia per i propri dipendenti, previo accordo tra le Parti che, di volta in volta, concordano le modalità di partecipazione ed i relativi oneri economici.

ARTICOLO 3
Criteri generali per la gestione delle imposte

1. La Regione esercita i poteri di indirizzo e di controllo delle attività di gestione delle imposte.
2. La Regione definisce, con apposito atto, le strategie generali che devono ispirare le attività di assistenza e di controllo, in materia di imposte, nei confronti dei contribuenti con domicilio fiscale nell'ambito della Regione. Con il medesimo atto sono, altresì, indicati i criteri generali per l'individuazione dei soggetti da sottoporre a controllo, nonché i criteri informatori da assumere ai fini della decisione di agire o resistere in giudizio, ovvero rinunciare al proseguimento del contenzioso, anche al fine di evitare inutili controversie con i contribuenti.

ARTICOLO 4
Commissione paritetica

1. Presso la Regione è istituita una commissione paritetica per il coordinamento, nel rispetto degli obblighi istituzionali delle Parti, delle attività previste dalla presente convenzione, tenuto conto delle peculiarità della realtà economica territoriale, con particolare riferimento a quelle di seguito elencate:
   a) livelli di assistenza ai contribuenti;
   b) individuazione delle categorie economiche o tipologie di contribuenti di significativo interesse per la Regione;
   c) coordinamento della programmazione dell'attività di controllo sostanziale prevista dall'articolo 7 della presente convenzione e relativo monitoraggio;
   d) coordinamento e monitoraggio della gestione del contenzioso, eventualmente attraverso la formulazione di atti di indirizzo sulla decisione di agire o resistere in giudizio;
   e) coordinamento e monitoraggio delle attività di consulenza giuridica di interpello;
   f) coordinamento e monitoraggio della gestione dei rimborsi;
   g) monitoraggio dell'esercizio dell'autotutela;
   h) monitoraggio, attraverso il sistema CENT, della gestione dei versamenti;
   i) monitoraggio, attraverso il sistema CENT, dell'attività di riscossione relativa alle categorie economiche o tipologie di contribuenti di significativo interesse per la Regione.
2. La commissione paritetica è composta da 2 rappresentanti della Regione e da 2 rappresentanti dell'Agenzia.
3. La commissione paritetica è costituita con provvedimento del Direttore del Dipartimento Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture della Regione di concerto con il Direttore Regionale per la Puglia. Con analogo provvedimento sono adottate le norme di funzionamento della commissione. La presidenza della commissione è attribuita ad un dirigente rappresentante della Regione.

ARTICOLO 5
Assistenza ai contribuenti

1. Gli uffici dell'Agenzia assicurano l'assistenza ai contribuenti sull'intero territorio nazionale per gli adempimenti connessi alla dichiarazione e al pagamento delle imposte.
2. È, inoltre, assicurata l'assistenza ai contribuenti che provvedono agli adempimenti dichiarativi e di pagamento mediante sistemi informatici e telematici, compresa la possibilità di utilizzare i programmi eventualmente predisposti dall'Agenzia.
3. L'Agenzia assicura, inoltre, la distribuzione ai contribuenti presso i propri uffici di moduli, stampati e materiale informativo predisposto dalla Regione.
4. L'Agenzia assicura la gestione delle attività di consulenza giuridica e di interpello, di cui all'articolo 11 della legge 27 luglio 2000, n. 212, recante disposizioni in materia di statuto dei diritti del contribuente.
5. L'Agenzia provvede alla verifica della corretta applicazione della normativa nazionale e regionale in sede di controllo delle dichiarazioni, secondo le disposizioni previste in materia di imposte sui redditi.

ARTICOLO 6
Liquidazione delle imposte

1. La liquidazione delle imposte è eseguita, contestualmente a quella relativa ai tributi erariali, dall'Agenzia mediante procedure automatizzate.
2. L'esito delle attività di liquidazione delle imposte è comunicato al contribuente, entro i termini di presentazione della dichiarazione per il periodo d'imposta successivo, per evitare la reiterazione degli errori ed assicurare la tempestività del pagamento degli importi ancora dovuti.
3. Gli uffici dell'Agenzia assicurano l'assistenza ai contribuenti per fornire i chiarimenti e le eventuali correzioni derivanti dall'attività prevista dal presente articolo.

ARTICOLO 7
Controlli sostanziali

1. Le attività di controllo dirette a contrastare gli inadempimenti e l'evasione fiscale, nonché quelle previste dall'articolo 4, comma 1, lett. b), sono effettuate dagli uffici dell'Agenzia, avvalendosi dei poteri previsti in materia di imposte sui redditi.
2. Gli uffici dell'Agenzia, territorialmente competenti in relazione al domicilio fiscale del contribuente, provvedono agli accertamenti in rettifica delle dichiarazioni presentate e agli accertamenti d'ufficio nei confronti dei soggetti che hanno omesso la dichiarazione, nonché all'irrogazione delle sanzioni amministrative relative alle violazioni constatate.
3. Gli accertamenti notificati ai contribuenti appartenenti alle tipologie di cui all'articolo 4, comma 1, lett. b), già impugnati oppure non più impugnabili, e quelli eventualmente specificamente richiesti, devono essere inviati, preferibilmente mediante sistemi telematici, agli uffici tributari della Regione.
4. Gli uffici dell'Agenzia, indicati al comma 2, procedono all'accertamento con adesione del contribuente, previsto dal decreto legislativo 19 giugno 1997, n. 218, dandone comunicazione, in relazione ai controlli effettuati nei confronti delle tipologie di contribuenti o delle categorie economiche, di cui all'articolo 4, comma 1, lett. b), al competente ufficio della Regione, che può delegare un proprio funzionario a presenziare al procedimento.

ARTICOLO 8
Contenzioso

1. L'Agenzia ed i suoi uffici sono parte nei giudizi avanti agli organi giurisdizionali per le controversie inerenti alle imposte oggetto della presente convenzione.
2. In caso di controversie inerenti alle imposte oggetto della presente convenzione, cui si applica l'articolo 17-bis del decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 546, concernente il procedimento di mediazione tributaria, il ricorso e l'eventuale proposta di mediazione sono presentati all'ufficio dell'Agenzia che può accoglierli, anche parzialmente, respingerli o concludere la mediazione. In caso di costituzione in giudizio del ricorrente, si applicano i commi 3, 4 e 5 del presente articolo.
3. La Regione può trasmettere memorie aggiuntive all'ufficio dell'Agenzia parte nel processo.
4. I funzionari dell'Agenzia sottoscrivono gli atti di conciliazione fuori udienza e di conciliazione in udienza, di cui, rispettivamente, agli articoli 48 e 48-*bis* del decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 546, secondo le modalità previste dall'articolo 37 del decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 545, dandone comunicazione, in relazione ai controlli effettuati nei confronti delle tipologie di contribuenti o delle categorie economiche, di cui all'articolo 4, comma 1, lett. b) della presente convenzione, al competente ufficio della Regione, che può delegare un proprio funzionario a partecipare al procedimento.
5. Le spese di giudizio previste dall'articolo 15 del decreto legislativo n. 546 del 1992 possono essere a carico della Regione se la controversia concerne unicamente le imposte oggetto della presente convenzione; se, invece, la controversia riguarda anche tributi erariali le stesse possono essere ripartite tra le Parti in proporzione all'importo dei tributi in contestazione.

ARTICOLO 9
Riscossione

1. Per l'acquisizione delle somme versate dai contribuenti in autoliquidazione, la Regione si avvale della Struttura di Gestione, di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, che opera con le modalità previste dal capo III dello stesso decreto legislativo n. 241 del 1997 e dai relativi decreti di attuazione, salvo quanto previsto dall'articolo 10 della presente convenzione.
2. Le somme, indicate all'articolo 5 della legge regionale 30 dicembre 2011, n.38, individuate sulla base dei codici tributo descritti nell'allegato A, sono riscosse con le modalità previste al comma 1 e riversate direttamente nel conto di tesoreria intestato alla Regione Puglia su IBAN IT51C0306904013100000046029 . L'eventuale variazione del predetto conto deve essere comunicata, almeno 30 giorni prima della modifica stessa. all'Agenzia, Divisione Servizi – Direzione Centrale Servizi Fiscali – Settore Versamenti e Innovazione – Ufficio Struttura di Gestione, mediante PEC all'indirizzo: agenziaentratepec@pce.agenziaentrate.it, specificando nell'oggetto "Divisione Servizi".
3. Gli uffici dell'Agenzia effettuano il recupero delle somme dovute e non versate mediante ruoli affidati agli Agenti della Riscossione, che provvedono al relativo riversamento; i predetti uffici sono delegati a formare e sottoscrivere i ruoli e a consegnarli agli Agenti della Riscossione nonché ad esercitare su tali ruoli tutti i poteri attribuiti all'ente creditore dalle disposizioni riguardanti la riscossione coattiva.
4. Per importi rilevanti, definiti in sede di commissione paritetica, è attribuita alla Regione la facoltà di richiedere con quali modalità l'Agenzia provvede all'esame delle comunicazioni di inesigibilità.

ARTICOLO 10
Rimborsi

1. Gli uffici dell'Agenzia, competenti in ragione del domicilio fiscale del contribuente, liquidano, d'ufficio o su richiesta del contribuente stesso, i rimborsi delle imposte versate in eccesso o non dovute.
2. Ove non diversamente stabilito dal Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, l'Agenzia continua a erogare i rimborsi delle imposte secondo i criteri seguiti negli esercizi precedenti, ponendo il relativo onere a carico del bilancio dello Stato.
3. Qualora il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato comunichi che l'onere dei rimborsi di cui al comma 1 non possa più essere posto a carico del bilancio dello Stato, ai fini del recupero, da parte dell'Agenzia, degli importi anticipati ai sensi del comma 2, la Struttura di Gestione trattiene tali importi dalle somme da versare alla Regione in relazione ai pagamenti delle imposte effettuati dai contribuenti.
4. In deroga al punto n. 7 dell'allegato n. 2 al decreto dirigenziale 15 ottobre 1998, le disposizioni del comma 3 si applicano anche al recupero delle somme anticipate dall'Agenzia per ripianare i saldi negativi afferenti alla Regione, derivanti da compensazioni operate dai contribuenti in sede di versamento unitario, utilizzando crediti relativi alle imposte vantati nei confronti della Regione stessa.

ARTICOLO 11
Servizi informativi

1. La Regione s'impegna ad informare tempestivamente l'Agenzia degli atti normativi e amministrativi adottati in materia di imposte.
2. La Regione individua univocamente mediante i codici Ateco vigenti al momento della deliberazione della legge regionale (all'attualità Ateco 2007), i contribuenti che per l'attività esercitata sono soggetti ad una imposizione fiscale diversa rispetto a quella ordinaria.
3. L'Agenzia adotta le iniziative necessarie per dare la massima diffusione agli atti di cui al comma 1, assicurando la puntuale osservanza delle prescrizioni ivi previste.
4. L'Agenzia fornisce periodicamente alla Regione, mediante collegamento telematico, gli strumenti e le informazioni indicati nell'allegato 1.
5. La Regione ha facoltà di chiedere specifiche informazioni che sono fornite, previa individuazione dei relativi costi, tenuto conto delle complessive esigenze dell'Agenzia.
6. L'Agenzia fornisce alla Regione, tramite il flusso informativo di rendicontazione delle operazioni di riscossione, i flussi informativi relativi ai versamenti annullati, successivamente alla presentazione del modello F24, su richiesta dei contribuenti ovvero degli intermediari della riscossione, nonché quelli relativi alle conseguenti regolazioni contabili.

ARTICOLO 12
Rimborso spese

1. Per i servizi resi ai sensi dell'articolo 9, comma 1, spetta all'Agenzia un rimborso spese pari al compenso dalla stessa dovuto agli intermediari della riscossione, attualmente pari alla misura di seguito indicata:

   a) per le deleghe conferite telematicamente all'Agenzia:
      - ✓ non è dovuto alcun compenso e rimborso spese per il modello F24 conferito mediante i servizi telematici dell'Agenzia con saldo finale pari a zero;
      - ✓ € 0,50, per il modello F24 conferito mediante i servizi telematici dell'Agenzia con saldo finale maggiore di zero con addebito su conto corrente bancario o postale;

   b) per le deleghe conferite agli intermediari della riscossione:
      - ✓ € 0,85 per il modello F24 conferito con modalità telematiche;
      - ✓ € 1,20 per il modello F24 cartaceo;
      - ✓ € 1,40 per il modello F24 cartaceo presentato al sistema postale.

   Il rimborso di cui alle precedenti lettere a) e b) è maggiorato di € 0,10 per ciascuna delega di versamento, a titolo di rimborso delle spese generali amministrative.

2. Nel caso in cui uno stesso modello F24 sia utilizzato, contestualmente, per il versamento degli importi spettanti alla Regione e di altri tributi o entrate dovuti ad altri soggetti creditori, è a carico della Regione una percentuale del rimborso spese di cui al comma 1; tale percentuale corrisponde al rapporto tra il numero delle righe dei modelli F24 compilati relativamente agli importi di pertinenza della Regione ed il numero totale delle righe redatte in tali modelli.

3. Le eventuali variazioni degli importi indicati al comma 1 sono comunicate a cura dell'Agenzia.

4. Per i servizi resi ai sensi degli artt. 5, 6, 8, 9, comma 3, e 10, comma 1, la Regione corrisponde all'Agenzia euro 4,00 annui per ciascun soggetto passivo ai fini IRAP.

5. Relativamente alle attività di cui all'articolo 7, la Regione corrisponde all'Agenzia un importo pari al 5% del riscosso relativo a ciascun procedimento di accertamento effettuato. Per le attività riguardanti gli accertamenti effettuati sulle categorie economiche e tipologie di contribuenti, di cui all'articolo 4, comma 1, lett. b), oltre all'importo indicato nel precedente periodo, spetta all'Agenzia un compenso pari a euro 125,00 per ciascun controllo sostanziale eseguito ai fini IRAP.
6. Per ogni parere reso ai sensi dell'articolo 5, comma 4, la Regione corrisponde all'Agenzia euro 250,00.
7. Gli importi di cui ai commi precedenti sono relativi ad operazioni fuori del campo di applicazione dell'IVA.

ARTICOLO 13
Modalità e termini di corresponsione del rimborso spese

1. L'Agenzia trasmette alla Regione all'indirizzo PEC : serviziofinanze.tributiderivati@pec.rupar.puglia.it, le note di addebito per il rimborso spese di cui all'articolo 12, allegando, altresì, ove necessario, i dati in base ai quali tale ammontare è stato determinato entro:
    1) i mesi di maggio e ottobre, con l'indicazione del rimborso spese determinato a titolo di acconto nella misura del 75% di quanto complessivamente dovuto per l'annualità precedente per le attività di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 4, in due rate di pari importo;
    2) il mese di febbraio, con l'indicazione del saldo del rimborso spese dovuto per le complessive attività di cui all'articolo 12, commi da 1 a 6 svolte nell'anno precedente.
2. Gli importi delle note di addebito trasmesse, unitamente a quelli, preventivamente comunicati dall'Agenzia, eventualmente dovuti a titolo di conguaglio per le attività svolte nelle annualità pregresse, sono trattenuti dalla Struttura di Gestione dal gettito dell'IRAP di spettanza della Regione, decorsi 90 giorni dall'emissione delle note di addebito indicate al medesimo comma 1.
3. Gli importi trattenuti ai sensi del comma 2 sono riversati sul conto di tesoreria dell'Agenzia dalla Struttura di Gestione. Quest'ultima provvede ad informare dell'avvenuto trattenimento i Dipartimenti delle Finanze e della Ragioneria Generale dello Stato del Ministero dell'economia e delle finanze e, tramite il flusso informativo di rendicontazione delle operazioni di riscossione, la Regione.
4. Gli importi delle note di credito eventualmente emesse con riferimento alle annualità pregresse sono sottratti dalla prima nota di addebito utile e, in caso di incapienza, la somma residua è detratta dalle note di addebito successive.

ARTICOLO 14
Inadempienze contrattuali

1. L'Agenzia è responsabile per danni che costituiscano conseguenza immediata dei propri comportamenti e dell'inesatto adempimento delle prestazioni oggetto della presente convenzione, ai sensi dell'articolo 1218 del Codice Civile.
2. Qualora la Regione riscontri inadempienze nella conduzione dei servizi convenzionati, provvederà, sulla base di rapporti circostanziati, a chiedere all'Agenzia, con le modalità di cui all'articolo 47 del CAD, l'immediato ripristino delle condizioni contrattuali.
3. Qualora l'Agenzia non ottemperi alla richiesta, o non giustifichi l'inadempimento, la Regione, previa messa in mora, chiede la sospensione della procedura di trattenimento di cui all'articolo 13, comma 2, per la quota parte dei corrispettivi relativi ai servizi in contestazione, sino al momento in cui gli stessi non saranno restituiti alla funzionalità contrattualmente prevista. Qualora ciò non avvenga, la Regione potrà risolvere la convenzione senza alcun onere aggiuntivo.
4. La violazione da parte della Regione dei divieti e degli impegni in materia di trattamento dei dati personali previsti dal Codice e dal Regolamento e richiamati nel presente accordo comporta la possibilità per l'Agenzia di revocare l'autorizzazione al collegamento al sistema informativo e il diritto di esercitare nelle sedi opportune ogni conseguente azione di tutela.

ARTICOLO 15
Archivi

1. La Regione, quale ente titolare delle imposte, è altresì titolare del trattamento dei dati e delle informazioni ad esse relativi, come meglio precisato al successivo articolo 16.
2. Tali informazioni sono rese disponibili dall'Agenzia tramite il sistema di comunicazione tra l'Amministrazione finanziaria centrale e le Regioni, con le modalità e le cautele previste dal Regolamento e dal Codice da definire tra le Parti con separato accordo di cooperazione informatica.
3. L'Agenzia fornisce alla Regione le informazioni contenute **nell'allegato** alla presente convenzione nelle scadenze temporali e secondo le modalità negli stessi indicate.

ARTICOLO 16

Trattamento dei dati personali

1. Il trattamento dei dati personali sarà effettuato dall'Agenzia e dalla Regione in qualità di Titolari autonomi, secondo quanto previsto dall'articolo 4 del Regolamento e dal Codice nel rispetto dei principi di liceità, necessità, correttezza, pertinenza e non eccedenza, esclusivamente per le finalità della convenzione e nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali.
2. In particolare le Parti si impegnano:
   - a non comunicare i dati personali a soggetti terzi, eccezion fatta per i soggetti designati dai Titolari quali Responsabili del trattamento dei dati ai sensi dell'articolo 28 del Regolamento ovvero alle persone autorizzate al trattamento dei dati personali che operano sotto l'autorità diretta del Titolare o del Responsabile, se non ai fini dell'esecuzione della presente convenzione o nei casi espressamente previsti dalla legge, nel rispetto delle vigenti disposizioni in materia di protezione dei dati personali, ovvero per adempiere ad un ordine dell'Autorità Giudiziaria;
   - ad adottare tutte le misure tecniche ed organizzative richieste dall'articolo 32 del Regolamento, necessarie a garantire la correttezza e sicurezza del trattamento dei dati personali, nonché la conformità di esso agli obblighi di legge e del Regolamento;
   - a collaborare fra loro al fine di consentire agli interessati l'esercizio, nella maniera più agevole possibile, del diritto di accesso ai propri dati e degli ulteriori diritti in materia di protezione dei dati personali.
3. Con riferimento ai dati personali necessari per la stipula e l'esecuzione della convenzione, gli stessi vengono trattati esclusivamente ai fini della conclusione e dell'esecuzione della stessa, nonché per gli adempimenti strettamente connessi alla relativa gestione e agli obblighi legali e fiscali ad essa correlati, in ottemperanza agli obblighi di legge.
4. Le Parti provvedono, per il tramite dei rispettivi rappresentanti, ciascuna per la propria parte, a fornire al rappresentante dell'altro contraente l'informativa di cui all'articolo 13 del Regolamento.
5. Le Parti potranno pubblicare le informazioni relative alla convenzione, anche per estratto, tramite i rispettivi siti internet istituzionali, in ottemperanza agli obblighi espressamente previsti dalla legge.
6. L'Agenzia si avvale di Sogei S.p.a., con sede in Roma, quale "Responsabile del trattamento" dei dati conferiti per la gestione e l'esecuzione della presente convenzione.
7. I Responsabili della protezione dei dati personali sono:

- per l'Agenzia, il dott. Matteo Piperno, il cui dato di contatto è: entrate.dpo@agenziaentrate.it;
- per la Regione , il dirigente *pro tempore* del Servizio Tributi derivati e compartecipati della Sezione Finanze, dott.ssa Mariangela Lomastro, il cui dato di contatto è serviziofinanze.tributiderivati@pec.rupar.puglia.it .

ARTICOLO 17
Tutela della riservatezza

1. Le Parti hanno l'obbligo di garantire la riservatezza dei dati e delle informazioni di cui verranno in possesso, o comunque a conoscenza, in ragione della convenzione, anche in osservanza della vigente normativa sulla protezione dei dati personali, ai sensi del Regolamento e del Codice.
2. I dati e le informazioni di cui al comma precedente non potranno essere divulgati in alcun modo e non potranno essere oggetto di utilizzazione, se non per finalità strettamente connesse all'esecuzione della convenzione e con modalità che non compromettano in alcun modo il carattere della riservatezza o arrechino altrimenti danno alle Parti.
3. Le informazioni e i dati non potranno essere copiati o riprodotti - in tutto o in parte - se non per esigenze operative strettamente connesse allo svolgimento delle attività specificate nella convenzione.
4. Le Parti sono inoltre responsabili dell'osservanza degli obblighi di riservatezza di cui ai precedenti commi da parte dei propri dipendenti e/o consulenti di cui dovessero avvalersi.

ARTICOLO 18
Modifiche della convenzione

1. Qualora, nel corso dell'anno, mutino in modo rilevante e per motivi imprevisti le condizioni nelle quali l'Agenzia esercita le proprie funzioni e, in particolare, nel caso di modifiche normative che incidano fortemente sulla qualità o quantità dei servizi dovuti, si provvede, su richiesta di una delle Parti, a concordare le modifiche e integrazioni necessarie. Gli atti integrativi o aggiuntivi, stipulati con le medesime modalità della presente convenzione, devono prevedere la quantificazione dei relativi costi.
2. Gli ulteriori servizi o attività garantiti alle altre Regioni o Province Autonome, in virtù della stipula da parte delle stesse della convenzione con l'Agenzia, in data successiva alla sottoscrizione della presente convenzione, sono assicurati alla Regione alle medesime condizioni delle altre Regioni e Province Autonome.
3. Le Parti si riservano, altresì, la facoltà di definire con successivo accordo le eventuali integrazioni ai servizi previsti nella presente convenzione all'esito delle verifiche, svolte dalle competenti strutture dell'Agenzia, circa opportunità, fattibilità e assenza di possibili oneri.

ARTICOLO 19
Competenza sulle controversie

1. Le controversie inerenti alla formazione, conclusione ed esecuzione della presente convenzione sono devolute alla giurisdizione esclusiva del Tribunale Amministrativo Regionale della Puglia.

ARTICOLO 20
Durata della convenzione

1. La presente convenzione ha effetto dalla data del 1° gennaio 2022 e fino al 31 dicembre 2024. Nei tre mesi antecedenti la scadenza la Regione comunica, con propria comunicazione, il proprio intendimento al rinnovo dell'intesa per un ulteriore analogo periodo o chiede la proroga della sua efficacia per un ulteriore anno.

ARTICOLO 21
Allegati

1. La narrativa in premessa e gli **allegati** alla presente convenzione costituiscono parte integrante e sostanziale della stessa.

per la Regione	per l'Agenzia
Il Direttore del Dipartimento Bilancio, affari generali e infrastrutture	
Angelosante Albanese	Il Direttore regionale
(firmato digitalmente)	*Michele Andriola*
	(firmato digitalmente)

ALLEGATO 1

Si riportano di seguito i contenuti informativi delle forniture, con la periodicità e la modalità d'invio delle stesse. Ciascuna fornitura è accompagnata da uno specifico allegato tecnico, che può contenere anche l'indicazione della sede legale, del codice attività ISTAT primario (laddove disponibili) e della natura giuridica.

Contenuto informativo delle forniture	Periodicità	Modalità d'invio
DICHIARAZIONI PRESENTATE DAI CONTRIBUENTI Dati delle dichiarazioni relativi ai modelli 730, Unico PF, Unico SC, Unico SP, Unico ENC, IVA, CU, IRAP, presentate dai contribuenti. I dati si riferiscono ai contribuenti aventi sede legale o domicilio fiscale nel territorio di competenza della Regione, ovvero ai contribuenti che hanno dichiarato redditi soggetti all'IRAP relativamente alla competenza della Regione.	Periodica (aprile e ottobre)	FTP e o Siatel-PuntoFisco
DATI RELATIVI AGLI ESITI DELLA LIQUIDAZIONE DELLE DICHIARAZIONI I dati si riferiscono ai contribuenti aventi sede legale o domicilio fiscale nel territorio di competenza della Regione, ovvero ai contribuenti che hanno dichiarato redditi soggetti all'IRAP relativamente alla competenza della Regione stessa, le cui dichiarazioni sono state variate ai sensi dell'articolo 36-bis del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600 e riguardano in particolare: a) i dati identificativi del contribuente; b) le componenti di base imponibile variate; c) l'imponibile rideterminato; d) l'imposta rideterminata a seguito dei controlli e delle correzioni effettuati dagli uffici.	Annuale (giugno)	FTP e o Siatel-PuntoFisco
ACCERTAMENTO I dati si riferiscono ai contribuenti aventi sede legale o domicilio fiscale nei territori di competenza della Regione (per quanto riguarda l'IRAP con riferimento ai contribuenti che hanno dichiarato redditi soggetti all'IRAP relativamente alla competenza della Regione stessa) sottoposti a controllo sostanziale con esito di definizione, anche a seguito di verifica fiscale, e riguardano in particolare: a) i dati identificativi del contribuente (codice fiscale e domicilio fiscale); b) lo stato della pratica di accertamento (definito in assenza di ricorso/definitivo con presenza di ricorso); c) l'imponibile definito; d) l'imposta definita.	Semestrale	Siatel-PuntoFisco

Contenuto informativo delle forniture	Periodicità	Modalità d'invio
CONTENZIOSO I dati si riferiscono ai contribuenti aventi sede legale o domicilio fiscale nei territori di competenza della Regione (per quanto riguarda l'IRAP con riferimento ai contribuenti che hanno dichiarato redditi soggetti all'IRAP relativamente alla competenza della Regione stessa) che hanno instaurato una controversia in materia tributaria e riguardano in particolare: a) dati identificativi dell'ultimo grado del giudizio non definitivo; b) informazioni di dettaglio sullo stato del processo (data deposito, numero ed esito); c) dati contabili dell'atto impugnato o dell'istanza di restituzione di tributi (importo contestato e deciso).	Trimestrale	Siatel-PuntoFisco
VERSAMENTI MODELLO F24/F24EP Dati relativi alle imposte esposte nei modelli di versamento F24 e F24EP di spettanza della Regione e riguardano in particolare: a) i dati identificativi del contribuente; b) codice attività; c) natura giuridica; d) codice tributo; e) periodo di riferimento; f) importo a debito; g) importo a credito.	Mensile	Siatel-PuntoFisco
VERSAMENTI IN AUTOTASSAZIONE MEDIANTE BOLLETTINO DI C/C POSTALE Dati relativi ai pagamenti delle imposte versate tramite c/c postale inviati da Poste e riguardano in particolare: a) dati identificativi del contribuente; b) conto corrente di accredito; c) periodo di riferimento; d) importo.	Mensile (subordinato all'invio di Poste)	Siatel-PuntoFisco
RUOLI Dati relativi alle iscrizioni ai carichi affidati e alle relative rettifiche contabili, delle imposte di spettanza regionale e riguardano in particolare: a) i dati identificativi del contribuente (codice fiscale e domicilio fiscale); b) i dati identificativi del ruolo e/o dell'avviso di accertamento ex articolo 29 del DL 78/2010 e i riferimenti degli atti cui esso si riferisce; c) i dati identificativi dell'ufficio che ha emesso il ruolo e/o l'avviso di accertamento ex articolo 29 del DL 78/2010 e dell'agente della riscossione incaricato; d) gli importi del ruolo e/o dell'avviso di accertamento ex articolo 29 del DL 78/2010 suddivisi per imposta, sanzioni e interessi; e) lo stato e l'esito.	Mensile	Siatel-PuntoFisco

Contenuto informativo delle forniture	Periodicità	Modalità d'invio
RIMBORSI Dati relativi ai rimborsi riguardano in particolare: a) i dati identificativi del contribuente; b) l'anno di riferimento; c) le modalità e la data di corresponsione; d) gli importi del rimborso suddivisi per imposta e interessi; e) lo stato e l'esito; f) la data di presentazione dell'istanza.	Semestrale	Siatel-PuntoFisco
CENT Strumento di monitoraggio delle entrate tributarie regionali per categoria e tipologia di contribuenti.	Gli aggiornamenti delle informazioni avvengono entro il trimestre successivo alla fornitura delle dichiarazioni presentate dai contribuenti.	Siatel-PuntoFisco

ALLEGATO A

Codice tributo	Descrizione	Tipo imposta	ATTIVITA'
9140	ART.36 BIS - ADDIZ. REG. ALL'IMPOSTA SUL REDDITO DELLE PERS. FIS.-SOST. IMPOSTA	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9141	ART.36 BIS - ADDIZ. REG. ALL'IRPEF-SOSTITUTO D'IMPOSTA-TRATTENUTA IMPORTO MINIM	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9170	ART.36 BIS - ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IMPOSTA SUL REDDITO PERS. FIS.-CAPIT.	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9171	ART.36 BIS - ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IMPOSTA SUL REDDITO PERS. FIS.-INTER.	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9172	ART.36 BIS - ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IMPOSTA SUL REDDITO PERS. FIS.-SANZ.	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9185	ART.36 BIS - ADDIZ. REG. IRPEF TRATT. SOST. IMPOSTA - ASSISTENZA FISCALE	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9186	ART.36 BIS - ADDIZ. REG. IRPEF TRATT. SOST. IMPOSTA - ASSIST. FISC. (INTERESSI)	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9187	ART.36 BIS - ADDIZ. REG. IRPEF TRATT. SOST. IMPOSTA - ASSIST. FISC. (SANZIONE)	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9286	ART.36 BIS - ADDIZ. REG. IRPEF SOST. IMP./SOST.IMP. TRATT. IMP. MIN. - INTERESS	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9287	ART.36 BIS - ADDIZ. REG. IRPEF SOST. IMP./SOST.IMP. TRATT. IMP. MIN. - SANZIONE	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9425	36 BIS-ADD.REG.IRPEF TRATT.SOST.D'IMP.SOSP.EV.ECC.OP.DAL 16/05/02-SANZIONI	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9498	36 BIS-ADD.REG.IRPEF SOSPESA PER EVENTI ECCEZ.OPERAT.DAL 16/05/02-CAPITALE	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9499	36 BIS-ADD.REG.IRPEF SOSPESA PER EVENTI ECCEZ.OPERAT.DAL 16/05/02-INTERESSI	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9500	36 BIS-ADD.REG.IRPEF SOSPESA PER EVENTI ECCEZ.OPERAT.DAL 16/05/02-SANZIONI	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9579	36 BIS-ADD.REG.IRPEF TRATT.SOST.D'IMP.SOSP.EV.ECC.OP.DAL 16/05/02-CAPITALE	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9580	36 BIS-ADD.REG.IRPEF TRATT.SOST.D'IMP.SOSP.EV.ECC.OP.DAL 16/05/02-INTERESSI	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9635	ART.36BIS-ADEG.ADD.REG. IRPEF RIC.COMP.PARAM./ST.SET.A.33,C.5DL269/03	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9636	ART.36BIS-ADEG.ADD.REG.IRPEF RIC.COMP.PAR./ST.SET.A.33,C.5DL269/03-INTERESSI	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9637	ART.36BIS-ADEG.ADD.REG.IRPEF RIC.COMP.PAR./ST.SET.A.33,C.5DL269/03-SANZIONI	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9641	ART.36BIS-IRPEF-ADDIZ. REGION.ADEGUAM. STUDI SETTORE	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9642	ART.36BIS-IRPEF-ADDIZ.REGION.ADEGUAM. STUDI SETTORE - INTERESSI	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9643	ART.36BIS-IRPEF-ADDIZ.REGION.ADEGUAM. STUDI SETTORE - SANZIONI	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
914A	ART. 36 BIS DPR 600/73-ADD.REG.IRPEF RID.PLUS NO REIN.PART.QUALIF-ART. 68 COMMA 6 BIS TUIR - IMPOSTA	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
915A	ART. 36 BIS DPR 600/73-ADD.REG.IRPEF RID.PLUS NO REIN.PART.QUALIF-ART. 68 COMMA 6 BIS TUIR - INTERESSI	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
916A	ART. 36 BIS DPR 600/73-ADD.REG.IRPEF RID.PLUS NO REIN.PART.QUALIF-ART. 68 COMMA 6 BIS TUIR - SANZIONI	Addizionale Regionale IRPEF	36 BIS
9176	ART.36 TER - ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF - IMPOSTA	Addizionale Regionale IRPEF	36 TER
9177	ART.36 TER - ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF - INTERESSI	Addizionale Regionale IRPEF	36 TER
9178	ART.36 TER - ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF - SANZIONI	Addizionale Regionale IRPEF	36 TER
A36T	Interessi da rateazione 36 ter Addizionale Regionale IRPEF	Addizionale Regionale IRPEF	36 TER
1986	Ravvedimento su importi rateizzati relativi all'addizionale regionale all'IRPEF a seguito di definizione dell'accertamento, accertamento con adesione, conciliazione giudiziale, mediazione - interessi - art. 13 dlgs 472/1997	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
7454	ADDIZIONALE REGIONALE IRPEF E RELATIVI INTERESSI - RECUPERO CREDITO INDEBITAMENTE UTLIZZATO IN COMPENSAZIONE - CONTROLLO SOSTANZIALE	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
7455	ADDIZIONALE REGIONALE IRPEF - RECUPERO CREDITO INDEBITAMENTE UTILIZZATO IN COMPENSAZIONE - SANZIONE - CONTROLLO SOSTANZIALE	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9403	ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF E RELATIVI INTERESSI ACCERTAMENTO CON ADESIONE	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9404	SANZIONE E ALTRE SOMME DOVUTE RELATIVE ALL'ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF ACCERTAMENTO CON ADESIONE	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9453	ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF E RELATIVI INTERESSI OMESSA IMPUGNAZIONE	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9454	SANZIONE E ALTRE SOMME DOVUTE RELATIVE ALL'ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF OMESSA IMPUGNAZIONE	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO

ALLEGATO A

9477	Sanzione per decadenza da rateazione relativa all'addizionale regionale all'IRPEF - art. 29, c.1, lett. a), d.l. n. 78/2010	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9503	ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF E RELATIVI INTERESSI CONCILIAZIONE GIUDIZIALE	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9504	SANZIONE E ALTRE SOMME DOVUTE RELATIVE ALL'ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF CONCILIAZIONE GIUDIZIALE	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9603	SANZIONE PECUNIARIA RELATIVA ALL'ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF DEFINIZIONE DELLE SOLE SANZIONI	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9906	ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF E RELATIVI INTERESSI - ADESIONE AL VERBALE DI CONSTATAZIONE - ART. 5 BIS, D.LGS N. 218/1997 - RISOLUZIONE N. 426 DEL 6/11/2008	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9907	SANZIONE ED ALTRE SOMME DOVUTE RELATIVE ALL'ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF - ADESIONE AL VERBALE DI CONSTATAZIONE- ART. 5 BIS, D.LGS N. 218/1997 - RISOLUZIONE N. 426 DEL 6/11/2008	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9918	ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF E RELATIVI INTERESSI - ADESIONE ALL'INVITO A COMPARIRE - ART. 5, COMMA 1 BIS- DLGS N. 218/1997	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9919	SANZIONE E ALTRE SOMME DOVUTE RELATIVE A ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF- ADESIONE ALL'INVITO A COMPARIRE -ART. 5, C. 1 BIS- DLGS N. 218/1997	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9942	ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF- contenzioso e adempimenti da accertamento art. 29 DL 78/2010 - IMPOSTA	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9943	ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF - contenzioso e adempimenti da accertamento art. 29 DL 78/2010 - INTERESSI	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9948	Ravvedimento su importi rateizzati relativi all'addizionale regionale all'IRPEF a seguito di definizione dell'accertamento, accertamento con adesione, conciliazione giudiziale, mediazione - sanzione - art. 13 dlgs 472/1997	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9957	ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF E RELATIVI INTERESSI – RECLAMO E MEDIAZIONE DI CUI ALL'ART. 17-BIS D.LGS. 546/1992	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9958	SANZIONI DOVUTE RELATIVE ALL'ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF – RECLAMO E MEDIAZIONE DI CUI ALL'ART. 17-BIS D.LGS. 546/1992	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
9973	SANZIONI RELATIVE ALL'ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF - CONTENZIOSO E ADEMPIMENTI DA ACCERTAMENTO ART. 29, DL 78/2010	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
7418	ART36BIS DPR600/73.IRAP-UTILIZ.IN COMPENS.CRED.D IMP.ART10C2,DL185/08.INTERESSI	IRAP	36 BIS
7419	ART36BIS DPR600/73.IRAP-UTILIZ.IN COMPENS.CRED.D IMP.ART10C2,DL185/08.SANZIONI	IRAP	36 BIS
9180	ART.36 BIS - IMPOSTA REGIONALE SULLE ATTIVITA' PRODUTTIVE - SALDO -CAPITALE	IRAP	36 BIS
9181	ART.36 BIS - IMPOSTA REGIONALE SULLE ATTIVITA' PRODUTTIVE - SALDO -INTERESSI-	IRAP	36 BIS
9182	ART.36 BIS - IMPOSTA REGIONALE SULLE ATTIVITA' PRODUTTIVE - SALDO - SANZIONI-	IRAP	36 BIS
9183	ART.36 BIS - IRAP ACCONTO - PRIMA E SECONDA RATA - INTERESSI -	IRAP	36 BIS
9184	ART.36 BIS - IRAP ACCONTO - PRIMA E SECONDA RATA - SANZIONI -	IRAP	36 BIS
9632	ART. 36 BIS- IRAP ADEGUAMENTO STUDI DI SETTORE (RIS. 104 DEL 19-9-2006)	IRAP	36 BIS
9633	ART. 36 BIS-IRAP ADEGUAMENTO STUDI DI SETTORE (RIS. 104 DEL 19-9-2006)?INTERESSI	IRAP	36 BIS
9634	ART. 36 BIS-IRAP ADEGUAMENTO STUDI DI SETTORE RIS. 104 DEL 19-9-2006-SANZIONI	IRAP	36 BIS
9644	ART.36BIS-IRAP OGGETTO SOSPENS.CAUSA EVENTI ECCEZIONALI RIS.135 DEL 2/5/02	IRAP	36 BIS
9645	ART.36BIS-IRAP OGGETTO SOSP.CAUSA EVENTI ECCEZIONALI RIS.135 DEL 2/5/02INTERESSI	IRAP	36 BIS
9646	ART.36BIS-IRAP OGGETTO SOSP.CAUSA EVENTI ECCEZIONALI RIS.135 DEL 2/5/02SANZIONI	IRAP	36 BIS
9703	ART36BIS DPR 600/73.IRAP-VERS.MENS.ART.10BIS,C.1,D.LGS 446/97. IMPOSTA	IRAP	36 BIS
9704	ART36BIS DPR 600/73.IRAP-VERS.MENS.ART.10BIS,C.1,D.LGS 446/97. INTERESSI	IRAP	36 BIS
9705	ART36BIS DPR 600/73.IRAP-VERS.MENS.ART.10BIS,C.1,D.LGS 446/97. SANZIONI	IRAP	36 BIS
R36B	INTERESSI DA RATEAZIONE 36 BIS PER TRIBUTI REGIONALI	IRAP	36 BIS

ALLEGATO A

915D	ART. 36-BIS D.P.R. 600/73. IRAP – UTILIZZO IN COMPENSAZIONE DEL CREDITO D'IMPOSTA DI CUI ALL'ARTICOLO 1, COMMA 21, DELLA LEGGE 23 DICEMBRE 2014, N. 190 - IMPOSTA	IRAP	36 BIS
916D	ART. 36-BIS D.P.R. 600/73. IRAP – UTILIZZO IN COMPENSAZIONE DEL CREDITO D'IMPOSTA DI CUI ALL'ARTICOLO 1, COMMA 21, DELLA LEGGE 23 DICEMBRE 2014, N. 190 - INTERESSI	IRAP	36 BIS
917D	ART. 36-BIS D.P.R. 600/73. IRAP – UTILIZZO IN COMPENSAZIONE DEL CREDITO D'IMPOSTA DI CUI ALL'ARTICOLO 1, COMMA 21, DELLA LEGGE 23 DICEMBRE 2014, N. 190 - SANZIONI	IRAP	36 BIS
1987	Ravvedimento su importi rateizzati relativi all'IRAP a seguito di definizione dell'accertamento, accertamento con adesione,conciliazione giudiziale, mediazione - interessi - art.13 dls 472/1997	IRAP	ACCERTAMENTO
7452	IRAP+INTERESSI-RECUP.CREDITO INDEBIT.UTILIZZ.IN COMPENSAZIONE-CONTROLLO SOSTANZ	IRAP	ACCERTAMENTO
7453	IRAP-RECUP.CREDITO INDEBIT.UTILIZZ. IN COMPENS.- SANZIONE - CONTROLLO SOSTANZIAL	IRAP	ACCERTAMENTO
9415	IRAP E RELATIVI INTERESSI ACCERTAMENTO CON ADESIONE	IRAP	ACCERTAMENTO
9416	SANZIONE E ALTRE SOMME DOVUTE RELATIVE ALL'IRAP ACCERTAMENTO CON ADESIONE	IRAP	ACCERTAMENTO
9466	IRAP E RELATIVI INTERESSI OMESSA IMPUGNAZIONE	IRAP	ACCERTAMENTO
9467	SANZIONE E ALTRE SOMME DOVUTE RELATIVE ALL'IRAP OMESSA IMPUGNAZIONE	IRAP	ACCERTAMENTO
9478	Sanzione per decadenza da rateazione relativa all'IRAP - art. 29, c.1, lett. a), d.l. n. 78/2010	IRAP	ACCERTAMENTO
9512	IRAP E RELATIVI INTERESSI CONCILIAZIONE GIUDIZIALE	IRAP	ACCERTAMENTO
9513	SANZIONE E ALTRE SOMME DOVUTE RELATIVE ALL'IRAP CONCILIAZIONE GIUDIZIALE	IRAP	ACCERTAMENTO
9607	SANZIONE PECUNIARIA RELATIVA ALL'IRAP DEFINIZIONE DELLE SOLE SANZIONI	IRAP	ACCERTAMENTO
9908	IRAP E RELATIVI INTERESSI- ADESIONE AL VERB. CONSTATAZION ART. 5BIS, DLGS 218/9	IRAP	ACCERTAMENTO
9909	SANZION ALTR SOMM RELATIV ALL'IRAP-ADESION AL VERB.CONSTAT- ART.5BIS DLGS 218/9	IRAP	ACCERTAMENTO
9920	IRAP E REL INTERES-ADESIONE ALL'INVITO A COMPARIRE-ART. 5,C 1 BIS-DLGS 218/ 97	IRAP	ACCERTAMENTO
9921	SANZ. E ALT SOMM REL A IRAP-ADES A INVITO COMPAR- ART. 5,C.1 BIS-DGS 218/97	IRAP	ACCERTAMENTO
9934	IRAP- CONTENZIOSO E ADEMPIMENTI DA ACCERTAMENTO ART. 29 DL 78/2010 – IMPOSTA	IRAP	ACCERTAMENTO
9935	IRAP- CONTENZIOSO E ADEMPIMENTI DA ACCERTAMENTO ART. 29 DL 78/2010 - INTERESSI	IRAP	ACCERTAMENTO
9949	Ravvedimento su importi rateizzati relativi all'IRAP a seguito di definizione dell'accertamento, accertamento con adesione,conciliazione giudiziale, mediazione - sanzione - art.13 dls 472/1997	IRAP	ACCERTAMENTO
9955	IRAP E RELATIVI INTERESSI – RECLAMO E MEDIAZIONE DI CUI ALL'ART. 17-BIS D.LGS. 546/1992	IRAP	ACCERTAMENTO
9956	SANZIONI DOVUTE RELATIVE ALL'IRAP – RECLAMO E MEDIAZIONE DI CUI ALL'ART. 17-BIS D.LGS. 546/1992	IRAP	ACCERTAMENTO
9971	SANZIONI RELATIVE ALL'IRAP - CONTENZIOSO E ADEMPIMENTI DA ACCERTAMENTO ART. 29, DL 78/2010	IRAP	ACCERTAMENTO
8124	IRAP e addizionale regionale all IRPEF e relativi interessi - definizione delle controversie tributarie - art. 11 d.l. n. 50/2017	IRAP/Add.le Reg.le IRPEF	ACCERTAMENTO
8125	Sanzioni dovute relative all'IRAP e all'addizionale regionale all'IRPEF - definizione delle controversie tributarie - art. 11 d.l. n. 50/2017	IRAP/Add.le Reg.le IRPEF	ACCERTAMENTO
PF10	ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IRPEF – Definizione agevolata dei processi verbali di constatazione – art. 1 del DL n. 119/2018	Addizionale Regionale IRPEF	ACCERTAMENTO
PF11	IRAP – Definizione agevolata dei processi verbali di constatazione – art. 1 del DL n. 119/2018	IRAP	ACCERTAMENTO
PF33	IRAP e addizionale regionale all' IRPEF e relativi interessi - Definizione controversie tributarie - art. 6 DL n. 119/2018	IRAP/Add.le Reg.le IRPEF	ACCERTAMENTO
PF34	Sanzioni relative all'IRAP e all'addizionale regionale all'IRPEF – Definizione controversie tributarie - art. 6 DL n. 119/2018	IRAP/Add.le Reg.le IRPEF	ACCERTAMENTO

REGIONE PUGLIA
SEZIONE BILANCIO RAGIONERIA PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
(D. Lgs. n. 118/11 e s.m.i.)

UFFICIO	TIPO	ANNO	NUMERO	DATA
FIN	DEL	2021	10	20.12.2021

RINNOVO DELLA CONVENZIONE CON L'AGENZIA DELLE ENTRATE PER LA GESTIONE DELL'IMPOSTA REGIONALE SULLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE E DELL'ADDIZIONALE REGIONALE ALL'IMPOSTA SUL REDDITO DELLE PERSONE FISICHE.

Si esprime: PARERE DI REGOLARITA'CONTABILE POSITIVO
LR 28/2001 art. 79 Comma 5

Responsabile del Procedimento

PO - CARMEN PARTIPILO

Dirigente

D.SSA REGINA STOLFA

Firmato digitalmente da
REGINA STOLFA
C = IT
Data e ora della firma: 21/12/2021 21:08:02

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2190

COMUNE DI BARI. Costruzione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo 1° Stralcio - Accordo Quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca comunale nel Municipio 3 - CUP: J93E20000040002 Proponente: COMUNE DI BARI - AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA art. 90 NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95.

L'Assessora all'Ambiente, Ciclo rifiuti e bonifiche, Vigilanza ambientale, Rischio industriale, Pianificazione territoriale, Assetto del territorio, Paesaggio, Urbanistica, Politiche abitative, Avv. Anna Grazia Maraschio, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dalla Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, propone quanto segue.

Visto:

- il Piano Paesaggistico Territoriale regionale (PPTR), approvato con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015;
- l'art. 90 delle NTA del PPTR "Autorizzazione paesaggistica";
- l'art. 91 delle NTA del PPTR "Accertamento di compatibilità paesaggistica";
- l'art. 95 delle NTA del PPTR "Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità".

Premesso che:

- Con nota prot. n. 261328 del 11.10.2021, il Comune di Bari - Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata, Ufficio Paesaggio e Ambiente, con riferimento alla Conferenza di Servizi decisoria per il progetto in oggetto indetta dalla Ripartizione Infrastrutture Viabilità e OO.PP. del Comune di Bari con nota prot. n. 122235 del 12.05.2021, considerato che le infrastrutture in progetto e le connesse opere relative alla fase di cantiere ricadenti in area tutelata dal PPTR sono in contrastato con le relative NTA, ha comunicato che:

  "(…) questo Ufficio limitatamente agli aspetti di propria competenza e in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 1 co.1 della L. n. 241/90, in relazione al criterio di economicità dell'azione amministrativa, comunica che sta per adottare un provvedimento di archiviazione per improcedibilità."

  e contestualmente ha rappresentato che:

  "(…) l'intervento de quo si configura come opera di pubblica utilità, secondo quanto disposto all'art. 95 delle NTA del PPTR, è possibile concedere l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR in deroga delle medesime NTA laddove ne sussistano le condizioni. Tale procedura, ai sensi del co. 1 dell'art. 95 delle NTA del PPTR, è di competenza della Regione, a cui l'istanza andrà inoltrata da codesta Ripartizione."

Dato atto che:

- Con successiva nota prot. n. 276566 del 25.10.2021, acquisita al prot. regionale con n.145/10093 del 25.10.2021, il Comune di Bari, Ripartizione Infrastrutture Viabilità e OO.PP, ha inviato istanza ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle NTA, per il progetto in oggetto.

- Con nota prot. n. 145/10810 del 12.11.2021 il Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica ha provveduto a comunicare l'avvio del procedimento ed il nominativo del tecnico responsabile del procedimento, ai sensi dell'art. 7 della LN n. 241/1990 inviando la relazione tecnica illustrativa e la proposta di provvedimento alla Soprintendenza.
- Con nota prot. n. 12152 del 16.12.2021, allegata al Parere Tecnico del Servizio Osservatorio e

Pianificazione Paesaggistica (ALLEGATO A), la Soprintendenza ha espresso per il progetto in oggetto il proprio parere obbligatorio e vincolante favorevole condividendo le prescrizioni espresse della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio con nota prot. n. 145/10810 del 12.11.2021.

Considerato che:

- L'intervento consiste nella realizzazione delle opere di fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo a Bari e prevede nel merito la realizzazione delle seguenti opere:
  - collettori fognari principali lungo viale delle Regioni e viale Europa,
  - collettori secondari dal DN500 al DN 1000
  - impianto di trattamento in continuo (dissabbiatura),
  - caditoie a griglia e tubazioni di allacciamento delle caditoie alla rete pluviale;
  - rifacimento della pavimentazione stradale lungo le strade interessate dai suddetti collettori fognari,comprendente la fresatura della pavimentazione esistente e la stesura dello strato usura per l'intera larghezza della sede stradale, in modo da assicurare la massima efficienza di raccolta delle caditoie.
  - solo per il tratto di collettore di viale delle Regioni, compreso fra viale Europa e via Gaetano Fiore, si procederà alla posa della sola tubazione e, al fine di consentire la riapertura al traffico del tratto di strada, al rifacimento della massicciata stradale e del binder.

- Il progetto in oggetto interferisce con:
  - il Bene Paesaggistico "***Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"*** denominato "*Torrente Marisabella"*risultando in contrasto con le prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR che ritengono rispettivamente al punto a5) e a6) non ammissibili i seguenti interventi:
    - "*la rimozione della vegetazione arborea od arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale*";
    - "*interventi di trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno*".

  - l'Ulteriore Contesto Paesaggistico ***"Lame e gravine"*** denominato "*Lama Balice*" risultando in contrasto con le misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR che ritengono al punto a4), non ammissibile l'intervento di *"trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno".*

  - l'Ulteriore Contesto Paesaggistico "***Aree di rispetto dei boschi***", risultando in contrasto con le misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR che ritengono al punto a4) non ammissibili: "*interventi di trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-agropastorale che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone".*

  - Il Bene Paesaggistico "***Parchi e riserve"*** denominato "*Parco Naturale Regionale - Lama Balice*" istituito con LR n. 19 del 24.7.1997 soggetto agli indirizzi di cui all'art. 69, alle direttive di cui all'art. 70 e alle prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR risultando in contrasto con le prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR che ritengono al punto a4), non ammissibili: "*la rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica*

  - l'Ulteriore Contesto Paesaggistico "***Area di rispetto dei Parchi e delle Riserve regionali"*** del "*Parco Naturale Regionale - Lama Balice*" istituito con LR n. 19 del 24.7.1997 risultando in contrasto con le misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 70 delle NTA del PPTR che ritengono rispettivamente

al punto a4) non ammissibili: *"la rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica".*

Considerato, altresì, che con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, l'art. 95 delle NTA del PPTR prevede che: "*Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali*".

Preso atto

- del Parere Tecnico del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica allegato, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento (ALLEGATO A);

- del Parere della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari espresso con prot. n. 12152 del 16.12.2021 riportato in allegato al Parere Tecnico del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica.

Dato atto che il presente provvedimento attiene esclusivamente agli aspetti di natura paesaggistica, con riferimento alla compatibilità delle opere con il vigente PPTR. Sono fatte salve tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia sanitaria e/o di tutela ambientale.

Richiamato l'art. 146 c. 4 del D. Lgs. 42/2004 che prevede: "*L'autorizzazione è efficace per un periodo di cinque anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Il termine di efficacia dell'autorizzazione decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento, a meno che il ritardo in ordine al rilascio e alla conseguente efficacia di quest'ultimo non sia dipeso da circostanze imputabili all'interessato."*

Ritenuto che, alla luce delle risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari espresso con nota prot. n. 12152 del 16.12.2021 sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, per il "***Costruzione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo 1° Stralcio - Accordo Quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca comunale nel Municipio 3 – CUP: J93E20000040002***" con le prescrizioni riportate nel Parere Tecnico allegato (ALLEGATO A).

Garanzie di riservatezza

"La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE".

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessora relatrice, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997 e del DPGR 263/2021 propone alla Giunta:

1. **DI RILASCIARE**, per l'intervento denominato **"*Costruzione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo 1° Stralcio - Accordo Quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca comunale nel Municipio 3 – CUP: J93E20000040002.*"** Proponente: Comune di Bari in accordo con il parere della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari espresso con nota prot. n. 12152 del 16.12.2021, l'**Autorizzazione Paesaggistica** ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, con le seguenti prescrizioni riportate nel Parere Tecnico allegato e parte integrante e sostanziale del presente provvedimento (ALLEGATO A):
   Prescrizioni di cui alla nota prot. 145/10810 del 12.11.2021 come condivise dalla Soprintendenza con nota prot. n. n. 12152 del 16.12.2021:
   1. ***Il previsto muretto a secco*** *dovrà essere realizzato facendo riferimento alle "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia" (elaborato 4.4.4. dell'approvato PPTR) e dovra essere realizzato con tecniche tradizionali, in particolare:*
      - *i. le **facce esterne del muro** dovranno essere realizzate a scarpa, pertanto il muro dovrà essere realizzato con forma troncopiramidale;*
      - *ii. dovranno essere utilizzati per i **materiali di riempimento** degli spazi centrali esclusivamente pietrame di ridotte dimensioni e senza ricorrere a nuclei della muratura in cls o a malte cementizie;*
      - *iii. la **testa del muro di pietra** dovrà essere realizzata con la medesima tecnica con cui viene realizzato il paramento murario, utilizzando blocchi di maggiori dimensioni, di forma allungata e disposti di costa, senza ricorrere a solette di chiusura in cls;*
   2. *durante l'esecuzione delle opere non dovranno essere interessare in alcun modo, neanche come deposito, le aree limitrofe con la presenza di vegetazione naturale;*
   3. *alla fine delle lavorazioni sia ripristinato lo stato dei luoghi e il profilo naturale del terreno in tempi rapidi e congruenti e non siano compromesse le aree attigue a quelle di intervento.*

2. **DI PUBBLICARE** il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

3. **DI TRASMETTERE** il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
   - alla Citta Metropolitana di Bari;
   - al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari;
   - al proponente Comune di Bari;

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.
Il Funzionario PO
Compatibilità paesaggistica e ambientale
(Ing Marina MAZZEO)

Il Funzionario PO Autorizzazioni Paesaggistiche e Pareri
(Arch. Luigi GUASTAMACCHIA)

Il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
Dirigente *ad interim* del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica
(Arch. Vincenzo LASORELLA)

Il Direttore, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 e ss.mm.ii., NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni alla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana
(Ing. Paolo Francesco GAROFOLI)

L'Assessora proponente
(Avv. Anna Grazia MARASCHIO)

L A G I U N T A

UDITA la relazione istruttoria e la conseguente proposta dell'Assessore alla Pianificazione territoriale;

VISTE le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;

A VOTI unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate:

1. **DI APPROVARE** la relazione dell'Assessore proponente.
2. **DI RILASCIARE**, per l'intervento denominato ***"Costruzione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo 1° Stralcio - Accordo Quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca comunale nel Municipio 3 – CUP: J93E20000040002."*** Proponente: Comune di Bari in accordo con il parere della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari espresso con nota prot. n. 12152 del 16.12.2021, l'**Autorizzazione Paesaggistica** ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, con le seguenti prescrizioni riportate nel Parere Tecnico allegato e parte integrante e sostanziale del presente provvedimento (ALLEGATO A):

   Prescrizioni di cui alla nota prot. 145/10810 del 12.11.2021 come condivise dalla Soprintendenza con nota prot. n. n. 12152 del 16.12.2021:

1. ***Il previsto muretto a secco*** *dovrà essere realizzato facendo riferimento alle "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia" (elaborato 4.4.4. dell'approvato PPTR) e dovra essere realizzato con tecniche tradizionali, in particolare:*
   - iv. *le* ***facce esterne del muro*** *dovranno essere realizzate a scarpa, pertanto il muro dovrà essere realizzato con forma troncopiramidale;*
   - v. *dovranno essere utilizzati per i* ***materiali di riempimento*** *degli spazi centrali esclusivamente pietrame di ridotte dimensioni e senza ricorrere a nuclei della muratura in cls o a malte cementizie;*
   - vi. *la* ***testa del muro di pietra*** *dovrà essere realizzata con la medesima tecnica con cui viene realizzato il paramento murario, utilizzando blocchi di maggiori dimensioni, di forma allungata e disposti di costa, senza ricorrere a solette di chiusura in cls;*
2. *durante l'esecuzione delle opere non dovranno essere interessare in alcun modo, neanche come deposito, le aree limitrofe con la presenza di vegetazione naturale;*
3. *alla fine delle lavorazioni sia ripristinato lo stato dei luoghi e il profilo naturale del terreno in tempi rapidi e congruenti e non siano compromesse le aree attigue a quelle di intervento.*

3. **DI PUBBLICARE** il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

4. **DI TRASMETTERE** il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:

- alla Citta Metropolitana di Bari;
- al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari;
- al proponente Comune di BARI;

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

ALLEGATO A
Codice CIFRA: AST/DEL/2021/00058

Comune di BARI (BA)
Costruzione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo 1° Stralcio - Accordo Quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca comunale nel Municipio 3 – CUP: J93E20000040002.

(DOCUMENTAZIONE IN ATTI)
PREMESSO CHE:

- con nota prot. n. 261328 del 11.10.2021, inviata per conoscenza a questa Sezione e acquisita al prot. regionale con n. 145/10014 del 25.10.2021, il Comune di Bari - Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata, Ufficio Paesaggio e Ambiente, con riferimento alla Conferenza di Servizi decisoria per la costruzione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo 1° Stralcio - Accordo Quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca comunale nel Municipio 3 – CUP: J93E20000040002 indetta, con nota prot. n. 122235 del 12.05.2021, dalla Ripartizione Infrastrutture Viabilità e OO.PP. del Comune di Bari in forma semplificata ed in modalità asincrona, ai sensi dell'art. 14-bis, comma 1, Legge n. 241/1990 e considerato che all'esito dell'istruttoria, le infrastrutture in progetto e le connesse opere relative alla fase di cantiere ricadenti in area tutelata sono in contrastato con le NTA del PPTR, ha comunicato:

  "(…) questo Ufficio limitatamente agli aspetti di propria competenza e in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 1 co.1 della L. n. 241/90, in relazione al criterio di economicità dell'azione amministrativa, comunica che sta per adottare un provvedimento di archiviazione per improcedibilità."

  e contestualmente ha rappresentato che:

  "(…) l'intervento de quo si configura come opera di pubblica utilità, secondo quanto disposto all'art. 95 delle NTA del PPTR, è possibile concedere l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR in deroga delle medesime NTA laddove ne sussistano le condizioni. Tale procedura, ai sensi del co. 1 dell'art. 95 delle NTA del PPTR, è di competenza della Regione, a cui l'istanza andrà inoltrata da codesta Ripartizione."

Via Gentile, 52 - 70126 Bari – tel. 0805407761
pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

- con successiva nota prot. n. 276566 del 25.10.2021, acquisita al prot. regionale con n.145/10093 del 25.10.2021, il Comune di Bari, Ripartizione Infrastrutture Viabilità e OO.PP, ha inviato istanza ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle NTA, per il progetto in oggetto. Contestualmente il Comune di Bari ha inviato la seguente documentazione progettuale:

N.	Descrizione	Scala
ELABORATI DESCRITTIVI		
A	Relazione di riscontro (Ufficio Paesaggio)	
R.1.1	Relazione generale-rev.01	
R.1.5.1	Relazione stato ambientale e misure mitigative	
R.1.7	Relazione paesaggistica-rev.01	
ELABORATI GRAFICI		
Planimetrie, profili, schemi e particolari costruttivi		
G.1	Tavola di cantiere: tratto terminale del collettore	1:500
G.2.1	Planimetria delle opere con vincoli PPTR su ortofoto: componenti geomorfologiche	1:500
G.2.2	Planimetria delle opere con vincoli PPTR su ortofoto: componenti idrologiche	1:500
G.2.3	Planimetria delle opere con vincoli PPTR su ortofoto: componenti botanico-vegetazionale	1:500
G.2.4	Planimetria delle opere con vincoli PPTR su ortofoto: componenti delle aree protette e dei siti naturalistici	1:500
G.2.5	Planimetria delle opere con vincoli PPTR su ortofoto: componenti culturali e insediative	1:500
G.3	Particolari costruttivi: scarpata di contenimento (collettore emissario sezz.74-76)	1:100-1:50
G.4	Planimetria di rilievo delle essenze arboree e arbustive	1:500
G.5	Planimetria di rilievo fotografico e delle visuali panoramiche	1:500
G.6	Misure mitigative: planimetria e sezioni tipo	1:250-1:50-1:10

- con nota prot. n. 277922 del 25.10.2021, inviata per conoscenza a questa Sezione e acquisita al prot. regionale con n. 145/10014 del 25.10.2021, il Comune di Bari - Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata, Ufficio Paesaggio e Ambiente ha comunicato quanto segue:

  "Con riferimento all'istanza di autorizzazione paesaggistica in epigrafe registrata al fascicolo c_a662/2021/178225 del 25/05/2021, si fa seguito alla nota prot. n. 261328 del 11.10.2021 con cui l'Ufficio scrivente ha comunicato agli interessati il preavviso di archiviazione della pratica in oggetto per improcedibilità. Considerato che è trascorso infruttuosamente il termine assegnato di 10 gg. per eventuali controdeduzioni, questo Ufficio con la presente procede con l'archiviazione dell'istanza. Bari, alla data di apposizione della firma digitale."

- con nota prot n. 290990 del 09.11.2021, acquisita al prot. regionale con n.145/10093 del 25.10.2021, il Comune di Bari, Ripartizione Infrastrutture Viabilità e OO.PP, ha richiesto:

  "(…) di attivare con urgenza la procedura di cui all'art. 95 delle NTA del PPTR in quanto l'intervento progettuale è in deroga alle prescrizioni previste al Titolo VI

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

delle NTA del PPTR e come meglio descritto nella nota prot. n. 261647 del 2021 della Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata del Comune di Bari (…). Si chiede altresì che la procedura sia perfezionata entro i termini previsti dalla normativa vigente e dal finanziamento regionale previsto dalla DGR n. 442/2021 "Realizzazione di n. 3 interventi finalizzati alla riduzione del sovraccarico delle portate in arrivo ai depuratori Civili di Bari Est e Bari Ovest, in favore del Comune di Bari".

- con nota prot n. 294915 del 10.11.2021, acquisita al prot. regionale con n.145/10676 del 10.11.2021, il Comune di Bari, Ripartizione Infrastrutture Viabilità e OO.PP, ha inviato l'istanza di richiesta di autorizzazione paesaggistica in deroga compilata secondo il modello approvato con con D.G.R. 985/2015 con la seguente documentazione progettuale in formato pdf:

NOME File	**IMPRNTA MD5**
R.1.1 Relazione generale.pdf	0f1e8bb14a66b6441357cdbf1e64cc02
R.1.2 Relazione calcoli idraulici.pdf	9d4b4448cad97f659308b5af6dee3d1a
R.1.4 Verifica preventiva dell'interesse archeologico.pdf	e18b23fd317f984d3e26173bf514bb47
R.1.4.1 Evidenze archeologiche da bibliografia.pdf	8c91dc4950cdb822badf78b35a690e62
R.1.4.2 Carta della visibilit… e dell'utilizzo dei suoli.pdf	e40f92e26d4fec335dc3fd94e64ba297
R.1.4.3 Carta del rischio archeologico.pdf	c42144a2e47ff045175319bdf3c8c4e9
R.1.5 Studio fattibilit… ambientale.pdf	13b873bc1786cc0c1652f57b108ed2d4
R.1.6 Studio di compatibilit… idrologica e idraulica.pdf	167bf35ac40e0fe6adc6e867529049c5
R.1.8 Relazione attraversamento ferroviario.pdf	654f83de5319b3ecbb346a0d0bab995c
R.1.9 Risoluzione interferenze.pdf	7b13c98140d0410afb7729b9d6fd5651
R.2 Relazione geologica.pdf	21aa96f2bfa2ae75886efb4f3a450417
P.1 Planimetria bacini.pdf	9c06359ce3494e4f88f657eb4d156684
P.1.1 Planimetria bacini.pdf	6ccc6f35da0b799c303a76f04f6040eb
P.2 Planimetria PRG.pdf	e352605f744668e550c7134e71eef46d
P.3 Planimetria di rilievo.pdf	62f66edce8dda125c460c35ee9418dcf
P.4.1 Planimetria delle opere.pdf	6a02f7efb59449aee85e6a459da57bd5
P.4.2 Planimetria delle opere su ortofoto.pdf	920248187f95b20d674f42a382aa5187
P.4.3 Planimetria delle opere su catastale.pdf	e014c0e658855ddd50008d496cb24dd7
P.5.1 Profilo collettore.pdf	4497a6761a9d683cf172a1f668d5bb73
P.5.2 Profili tronchi secondari.pdf	529ec5d0ace1611d5086add4caefb153
P.6 Sezioni tipo di posa collettore.pdf	263043abe85a2e0501f86cd35cae8572

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

P.7.1 Pozzetti linea collettore.pdf	66e687cc18a8d799e6a0ca2f19272097
P.7.2 Pozzetti in opera collettore.pdf	3551c0dfea4b05e4752f20f7ed7210f1
P.7.3 Pozzetti disperdenti.pdf	ca0b315e19cf4ab2cf34a0724ff03dce
P.7.4 Adeguamento manufatto di sfocio.pdf	3b476f3de6f169ecbd5722fb7e6fea64
P.7.5 Particolari condotte secondarie.pdf	7117f887a7c04fb67037e234cd00d680
P.8 Attraversamento ferroviario.pdf	634df9be1b8a798e77f35484b9d1d9c8
P.9.1 Trattamento acqua prima pioggia - Planimetria.pdf	e263b0a07897c8bc47bedc43e6b5b91a
P.9.2 Trattamento acqua prima pioggia - Piante.pdf	bdf9af4cf625f944e16eccb9b9b35839
P.9.3 Trattamento acqua prima pioggia - Sezioni.pdf	07c58264bd9e7cf28aabadac87f02cc4
P1.2 Planimetria generale georiferita\P.1.2 Planimetria generale fognatura pluviale.dwg	19f8addcec546a9a4619c2e668a62e4d
P1.2 Planimetria generale georiferita\ctr_bari san paolo.dwg	f6e6f5c47b912eb0e40e8eb3f1574cb4

- Con nota prot. n. 145/10810 del 12.11.2021 questa Sezione ha provveduto a comunicare l'avvio del procedimento ed il nominativo del tecnico responsabile del procedimento, ai sensi dell'art. 7 della LN n. 241/1990 inviando la relazione tecnica illustrativa e la proposta di provvedimento alla competente Soprintendenza;

- Con nota prot. n. 12152 del 16.12.2021, acquisita al prot. regionale con n. 145/12007 del 16.12.2021, la competente Soprintendenza ha espresso per il progetto in oggetto il proprio parere obbligatorio e vincolante favorevole condividendo le prescrizioni espresse da questa Sezione con nota prot. n. 145/6351 del 20.07.2021

Nel merito si rappresenta quanto segue.

(DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO)

Preliminarmente dalla documentazione trasmessa in particolare nella "*Relazione Generale*" si rileva che il Comune di Bari:

"(…) *ha come obiettivo la realizzazione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo dove, anche in occasioni di eventi meteorici di modesta entità, si verificano frequenti allagamenti stradali.*

Infatti, allo stato attuale, risulta servita solo una parte del quartiere, quella posta a nord, a ridosso della ferrovia Bari-S.Paolo, la cui rete, dopo aver raccolto le caditoie del rotatoria di viale Europa, termina in un collettore del DN 1000 che, con percorso lungo il marciapiede est di viale Europa, sfocia nella Lama Balice.

Un altro tronco è stato di recente realizzato all'estremità ovest del quartiere, su via Di Giesi. Questo termina in corrispondenza dell'incrocio con viale delle Regioni e, in attesa della realizzazione del collettore a valle, è privo di recapito.

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

La evidente carenza della rete di fognatura pluviale non solo determina continui allagamenti, che costituiscono un motivo di disagio per gli abitanti del quartiere e per l'intenso traffico urbano, ma contribuisce anche a sovraccaricare la rete di fognatura nera, con apporti meteorici che incrementano notevolmente i volumi di acque reflue in arrivo all'impianto depurativo di Bari Ovest, compromettendo il processo depurativo."

In particolare, dalla "*Relazione Generale*" si rileva che le opere di fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo sono oggetto di due diversi accordi quadro:

- Accordo quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca comunale nel Municipio 3 dell'importo € 5.000.000,00, che prevede la realizzazione di quelle opere che, nell'ambito della rete di fognatura pluviale complessivamente necessaria per la infrastrutturazione del quartiere San Paolo, contribuiscono in maggior misura a ridurre gli apporti meteorici all'impianto depurativo di Bari Ovest;
- Accordo quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca nell'ambito del Piano delle Periferie - importo di € 1.750.000,00. Lo stralcio prevede il completamento delle opere con la realizzazione dei collettori di fogna bianca che ricadono sulle strade e nelle aree interessate dal Piano delle Periferie.

Nel merito nella su richiamata "*Relazione Generale*" si riporta quanto segue:

"Le opere relative a ciascun accordo quadro saranno oggetto di uno o più contratti attuativi, con ognuno dei quali si ordinerà all'appaltatore di eseguire una parte dell'opera, sino al completo esaurimento dell'importo contrattuale dell'accordo quadro.

In particolare, l'oggetto del 1° accordo quadro è la realizzazione delle seguenti opere:

- *collettori fognari principali lungo viale delle Regioni e viale Europa,*
- *collettori secondari dal DN500 al DN 1000 da realizzare solo su alcune delle traverse di viale delle Regioni e viale Europa, a meno di altre che sono previste*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

nell'Accordo quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca nell'ambito del Piano delle Periferie;

- *impianto di trattamento in continuo (dissabbiatura), conforme a quanto previsto dal Regolamento Regionale 9 dicembre 2013, n. 26, all'art.4, comma 6), dimensionato per il trattamento delle acque di prima pioggia rivenienti dall'intero bacino, compreso quello servito dalla fogna esistente;*
- *caditoie a griglia e tubazioni di allacciamento delle caditoie alla rete pluviale;*
- *rifacimento della pavimentazione stradale lungo le strade interessate dai suddetti collettori fognari,comprendente la fresatura della pavimentazione esistente e la stesura dello strato usura per l'intera larghezza della sede stradale, in modo da assicurare la massima efficienza di raccolta delle caditoie.*
- *solo per il tratto di collettore di viale delle Regioni, compreso fra viale Europa e via Gaetano Fiore, si procederà alla posa della sola tubazione e, al fine di consentire la riapertura al traffico del tratto di strada, al rifacimento della massicciata stradale e del binder. Lungo questo tratto, caditoie, tubazioni di allacciamento delle caditoie alla rete pluviale, ricostruzione di marciapiedi e cordoni, fresatura, tappetino saranno realizzati successivamente nell'ambito dell'Accordo quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca nell'ambito del Piano delle Periferie."*

(TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR)

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 si rileva che l'intervento ricade in un'area qualificata come:

STRUTTURA IDRO-GEOMORFOLOGICA

Componenti idrologiche

Bene paesaggistico

"Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche" denominato "*Torrente Marisabella*" soggetto agli indirizzi di cui all'art. 43, alle direttive di cui all'art. 44 e alle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR.

A riguardo, con nota prot. n. 261328 del 11.10.2021, inviata per conoscenza a questa Sezione, dal Comune di Bari - Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata, Ufficio Paesaggio e Ambiente e acquisita al prot. regionale con n. 145/10014 del 25.10.2021, si rappresenta che le opere a valle della sezione 80 del collettore principale e che interessano il suddetto BP risultano in contrasto con le prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR che ritengono rispettivamente al punto a5) e a6) non ammissibili i seguenti interventi:

- "*la rimozione della vegetazione arborea od arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale*";

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

- "*interventi di trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno*".

Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37 atteso che in ragione di quanto previsto dall'art. 46 delle NTA del PPTR sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

STRUTTURA IDRO-GEOMORFOLOGICA

Componenti geomorfologiche

Ulteriore Contesto paesaggistico

"Lame e gravine" denominato "*Lama Balice*" soggetto agli indirizzi di cui all'art. 51, alle direttive di cui all'art. 52 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR.

A riguardo, il Comune di Bari con nota di cui sopra, rappresenta che le opere a valle della sezione 72 del collettore principale e che interessano il suddetto UCP risultano in contrasto con le misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR che ritengono rispettivamente al punto a4), non ammissibile l'intervento di *"trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno".*

Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37 atteso che in ragione di quanto previsto dall'art. 54 delle NTA del PPTR sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

STRUTTURA ECOSITEMICA E AMBIENTALE

Componente botanico- vegetazionale

Ulteriore contesto paesaggistico

"***Aree di rispetto dei boschi***", soggetto agli indirizzi di cui all'art. 60, alle direttive di cui all'art. 61, nonché alle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR.

A riguardo, il Comune di Bari con nota di cui sopra, rappresenta che le opere a valle della sezione 81 del collettore principale e che interessano il suddetto UCP risultano in contrasto con le misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR che ritengono rispettivamente al punto a4) non ammissibili: "*interventi di trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-agropastorale che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone".*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37 atteso che in ragione di quanto previsto dall'art. 63 delle NTA del PPTR sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

STRUTTURA ECOSITEMICA E AMBIENTALE

Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici

Bene paesaggistico

Parchi e riserve denominato "*Parco Naturale Regionale - Lama Balice*" istituito con LR n. 19 del 24.7.1997 soggetto agli indirizzi di cui all'art. 69, alle direttive di cui all'art. 70 e alle prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR.

A riguardo, il Comune di Bari con nota di cui sopra, rappresenta che le opere a valle della sezione 72 del collettore principale e che interessano il suddetto BP risultano in contrasto con le prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR che ritengono rispettivamente al punto a4), non ammissibili: "*la rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica*."

Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37 atteso che in ragione di quanto previsto dall'art. 71 delle NTA del PPTR sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

Per questa fattispecie con nota n. 021 del 29.09.2021 il direttore del Parco Naturale Regionale - Lama Balice ha espresso il NULLA OSTA FAVOREVOLE con prescrizioni "*alla costruzione della fognatura pluviale al servizio del quartiere San Paolo - I stralcio - in prossimità della sponda dx della Lama Balice nel tratto di intersezione con viale Europa, così come da proposta progettuale integrata in data 07/09/2021, intervento che si colloca all'interno del Parco Lama Balice - catastalmente identificate al nel Fg II pplla 365-367 e viabilità adiacente*."

Ulteriore Cotesto paesaggistico

Area di rispetto dei Parchi e delle Riserve regionali del "*Parco Naturale Regionale - Lama Balice*" istituito con LR n. 19 del 24.7.1997 soggetto agli indirizzi di cui all'art. 69, alle direttive di cui all'art. 70 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 72 delle NTA del PPTR.

A riguardo, il Comune di Bari con nota di cui sopra, rappresenta che le opere a valle della sezione 59 del collettore principale e che interessano il suddetto UCP, risultano in contrasto con le misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 70 delle NTA del PPTR che

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

ritengono rispettivamente al punto a4) non ammissibili: *"la rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica".*

Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37 atteso che in ragione di quanto previsto dall'art. 72 delle NTA del PPTR sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

STRUTTURA ANTROPICA E STORICO CULTURALE
Componenti culturali e insediative
Bene paesaggistico
"Immobili e aree di notevole interesse pubblico" PAE0115 - "DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL TERRITORIO DELLE LAME AD OVEST E A SUD-EST DI BARI" decretata il 01.08.1985 con le seguenti motivazioni: *"il territorio delle Lame ad ovest e a sud-est di Bari, ricadente nei comuni di Bari, Modugno, Bitonto, Palo del Colle, Bitetto, Binetto, Triggiano, Noicattaro, Rutigliano, Mola di Bari (provincia di Bari) riveste notevole interesse perché è caratterizzata dalla presenza di gravine e lame che, con diverse dimensioni, partono dalle ultime propaggini collinari delle Murge per arrivare al mare. Fortemente caratterizzate sotto il profilo geomorfologico, essere rivestono particolare interesse sotto il profilo paesistico e naturalistico per la presenza anche dell'habitat naturale e dell'eco-sistema ancora sufficientemente integri. Inoltre spesso conservano i resti di antichi insediamenti umani, ricavati in grotte scavate dall'uomo lungo i lati delle gravine, o sorti nelle vicinanze per la presenza di brevi corsi fluviali, di cui in genere oggi restano limitate ma significative tracce. Tale territorio è godibile da numerosi tratti di strade pubbliche ed è costituito dalle Lame di Balice, Lamasinata, Picone, S. Giorgio, Giotta, S. Giovanni (e lama adiacente), Camela (e lama adiacente) Cola Arena".*
Il suddetto BP è soggetto agli indirizzi di cui all'art. 77, alle direttive di cui all'art.78, nonché alle prescrizioni di cui all'art. 79 delle NTA del PPTR e alle relative discipline d'uso della scheda PAE 0115.

In virtù di quanto disposto dall'art. 79, la compatibilità dell'intervento deve essere verificata con riferimento alla normativa d'uso della sezione C2 delle schede degli ambiti di paesaggio interessati, alle disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardanti le aree tutelate per legge ex art. 142 del D. Lgs 42/2004 e agli ulteriori contesti ricadenti nell'area oggetto di vincolo, alle pertinenti Linee Guida del PPTR, le cui raccomandazioni vanno obbligatoriamente osservate, nonché con la disciplina d'uso di cui alla scheda PAE 0115.

Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37 atteso che in ragione di quanto

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

previsto dall'art. 79 delle NTA del PPTR sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

Ulteriore Contesto paesaggistico
UCP "**Area di rispetto delle componenti culturali e insediative**" soggetto agli indirizzi di cui all'art. 77, alle direttive di cui all'art.78, nonché alle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR.
Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37 atteso che in ragione di quanto previsto dall'art. 79 delle NTA del PPTR sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

Per quanto attiene alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che l'area d'intervento ricade nell'Ambito Territoriale "***La Puglia Centrale***", e nella Figura Territoriale "***La Conca di Bari e il Sistema radiale delle Lame***".

(CONFORMITÀ CON LE TUTELE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE)
Entrando nel merito della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'intervento, si rappresenta che l'area interessata dalle previste operazioni in oggetto è parte integrante del paesaggio agricolo della conca di Bari. La **figura paesaggistica** (unità minima di paesaggio) in cui ricadono i terreni oggetto d'intervento, così come descritto nella Scheda di Ambito n. 5.5 della Puglia Centrale del PPTR, si distingue per un sistema insediativo di lunga durata, caratterizzato da una struttura radiale, strutturata sulla successione delle gradonate dei terrazzamenti marini alle quale si sovrappone la struttura radiale del **sistema delle lame.** Tutti i corsi d'acqua che confluiscono a raggiera verso la costa hanno origine sulle alture dell'altopiano murgiano e con centro la conca di Bari formano una superficie a ventaglio in corrispondenza dell'abitato. Questa rete, osservandola da nord verso sud è costituita dalla Lama Balice, Lama Lamasinata, Lama Picone, Lama Montrone, Lama Valenzano, Lama San Giorgio. Questo sistema che contribuisce a costituire la **struttura ecosistemico – ambientale della figura territoriale** riveste un'importanza strutturale anche dal punto di vista ecologico, con gli alvei caratterizzati dalla presenza di vegetazione spontanea, in un contesto da sempre intensamente coltivato.
In particolare, nella matrice agricola della figura territoriale caratterizzata in prevalenza da vigneto gli elementi di naturalità sono rappresentati quasi esclusivamente dai corsi delle lame e dalla vegetazione associata e da lembi boscati sparsi che si ritrovano lungo le lame o a ridosso delle stesse.

Tuttavia, tra le **dinamiche di trasformazione e criticità che il PPTR** ha riconosciuto nella figura territoriale interessata vi è l'alto grado di alterazione del sistema idrografico

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

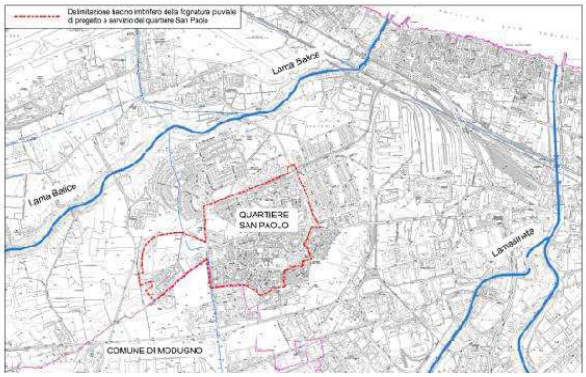
Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

superficiale a pettine delle valli fluvio-carsiche. Difatti Il PPTR, nel riconoscere la valenza ecologica del suddetto sistema, ha riconosciuto nella Sezione B.2.3.3 della Scheda di Ambito quali fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità della figura territoriale che compromettono la qualità paesaggistica dell'ambito rispettivamente:

- *Occupazione antropica delle lame;*
- *interventi di regimazione dei flussi torrentizi come: infrastrutture, o l'artificializzazione di alcuni tratti che hanno alterato i profili e le dinamiche idrauliche ed ecologiche dei solchi, nonché l'aspetto paesaggistico*

Nel merito l'intervento progettuale interessa direttamente il quartiere San Paolo che è compreso fra due incisioni principali:

- "***Lama Balice***" che lambisce il lato nord ovest del rione San Paolo concludendo il suo percorso a Ovest del quartiere San Girolamo;
- "***Lamasinata***" posto a Est, più distante dal quartiere San Paolo, che dopo aver lambito la Zona Industriale di Bari confluisce nel "Canale Lamasinata" sfociando a Est del quartiere San Girolamo



Con riferimento all**'area interessata dalle opere per la costruzione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo** la stessa ricade nel bacino della "Lama Balice", che costituisce pertanto, così come riportato nella "*Relazione Paesaggistica*", il naturale recapito delle acque meteoriche del quartiere dove oggi vengono addotte o per ruscellamento naturale lungo viale Europa, o dal collettore di fognatura bianca esistente del DN 1000. Quest'ultimo, percorrendo sul marciapiede di viale Europa, sfocia nella "Lama Balice", dove esiste già un manufatto di sbocco che non sarà demolito, ma solo adeguato per consentire lo sfocio del nuovo cunicolo.

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

In riferimento al **progetto in esame** alcuni degli interventi progettuali previsti non possono ritenersi ammissibili ai sensi del PPTR. Essi sono consentiti solo nel caso in cui sussistano i presupposti per la deroga previsti dall'art. 95, il quale dispone che:

"Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali."

Nel merito il Comune di Bari nella nota prot. n. 261328 del 11.10.2021, inviata per conoscenza a questa Sezione, dal Comune di Bari - Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata, Ufficio Paesaggio e Ambiente rappresenta che **l'intervento in oggetto si configura come opera di pubblica utilità.**

In merito **all'assenza di soluzioni localizzative e progettuali** alternative il Comune di Bari, Ripartizione Infrastrutture Viabilità e OO.PP, nella "*Relazione Paesaggistica*" ha riportato che:

"*Le opere in progetto, favorendo la corretta captazione e gestione delle acque piovane, comporteranno la salvaguardia idraulica del quartiere San Paolo, nonché un miglioramento della vivibilità per i suoi abitanti. Comportando, dunque, grandi benefici per la comunità sono certamente definibili di "pubblica utilità". Inoltre, si specifica che, trattandosi di fognature pluviali, il loro funzionamento "a gravità" è rigidamente vincolato dalle quote altimetriche dell'area, le quali lasciano poche possibilità di scelta circa le alternative localizzative, specialmente per i tratti terminali della rete, i quali sono appunto quelli ricadenti nei vincoli del PPTR. (…).*" .

Si ritiene, pertanto, di poter condividere l'assenza di alternative localizzative e/o progettuali.

Per quanto attiene alla compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di qualità paesaggistica è necessario fare riferimento alla Scheda dell'Ambito paesaggistico n. 5.5 "***La Puglia Centrale***".

Nell'elaborato "*Relazione Paesaggistica"* è riportata l'analisi della compatibilità dell'intervento rispetto ai pertinenti obiettivi di qualità degli ambiti paesaggistici interessati e nello specifico:

- Con riferimento alla **Struttura e componenti Idro-geo-morfologiche** dell'ambito 5.5 "***La Puglia Centrale"*** il proponente rappresenta che:
  "In merito agli obiettivi di qualità previsti per questa componente paesaggistica, gli interventi di progetto garantiscono l'equilibrio dei bacini idrografici in quanto la presenza dei pozzi disperdenti permette di evitare l'immissione di portate aggiuntive in corrispondenza del recapito finale (Lama Balice). Si precisa in ogni caso che le

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

portate in questione, derivanti dai deflussi meteorici, attualmente, in assenza degli interventi di progetto, per la conformazione morfologica del territorio raggiungono naturalmente l'area della lama che funge da recapito finale.
Sarà garantita la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando le specificità degli assetti naturali, garantendo l'efficienza del reticolo idrografico drenante con particolare riguardo alla tutela delle lame e delle relative aree di pertinenza, salvaguardando gli equilibri idrici dei bacini carsici endoreici al fine di garantire la ricarica della falda idrica sotterranea e preservarne la qualità.

Lo smaltimento delle acque, preventivamente trattate, negli strati superficiali del sottosuolo garantisce la ricarica della falda idrica sotterranea e ne preserva la qualità, dato che le acque di deflusso della fognatura pluviale di progetto sono soggette a trattamento di grigliatura e dissabbiatura.
La tutela della specificità degli assetti naturali sarà garantita mediante la riconfigurazione morfologica delle aree interessate dagli interventi secondo lo stato dei luoghi o all'occorrenza con interventi di miglioramento dello stato dei luoghi, come ad esempio la riconfigurazione della scarpata a ridosso del fronte di cava attualmente presente lungo viale Europa, per colmare e stabilizzare il salto di quota di circa 3.5 m attualmente presente e garantire un adeguato ricoprimento delle opere di progetto.

*Sono altresì previste alcune **misure mitigative e migliorative** sia dal punto di vista ambientale che di fruizione delle visuali, quali:*
- *riconfigurazione del marciapiede esistente che sarà largo 2 m e realizzato con pavimentazione drenante in graniglia calcarea stabilizzata, in grado di conferire un aspetto di grande naturalità al percorso;*
- *delimitazione del lato interno del marciapiede con paramento a secco altro circa 60 c tale da garantire le visuali sul Parco di Lama Balice, tale paramento da un lato delimita il marciapiede integrandosi nel paesaggio e dall'altro costituisce un corridoio per la fauna verso la lama, evitando investimenti;*
- *piantumazione sul lato interno al paramento di un mix arbustivo costituito da lentisco, alaterno e biancospino, favorendo anche la ricolonizzazione spontanea delle aree interessate dal progetto.*

- Con riferimento alla **Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali** dell'ambito 5.5 "***La Puglia Centrale***" il proponente rappresenta che:
  In merito agli obiettivi di qualità previsti per questa componente paesaggistica, gli interventi mediante un miglioramento nella gestione dei deflussi meteorici nell'area urbana di monte, consentono di ottenere notevoli vantaggi in prossimità dell'area di valle in prossimità di Lama Balice, consentono di aumentare la connettività e la biodiversità del sistema ambientale regionale, di salvaguardare e migliorare la funzionalità ecologica, di valorizzare e ripristinare la funzionalità dei corridoi ecologici

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

costituiti dalle lame e di valorizzare le funzioni di connessione ecologica delle fasce di rispetto dei percorsi ciclopedonali e dei tratturi.
In particolare, gli interventi di progetto si propongono di migliorare la funzionalità ecologica del tratto a ridosso di viale Europa che insiste nel parco Regionale di Lama Balice, mediante la ***realizzazione di misure mitigative e migliorative*** *sia dal punto di vista ambientale che di fruizione delle visuali, come già descritto nel paragrafo precedente, riconfigurazione del marciapiede esistente, delimitazione del lato interno del marciapiede con paramento a secco altro circa 60 cm, piantumazione sul lato interno al paramento di un mix arbustivo costituito da lentisco, alaterno e biancospino."*

- Con riferimento alla **Struttura e componenti antropiche e storico-culturali** dell'ambito 5.5 "***La Puglia Centrale***" per le **componenti dei paesaggi rurali** il proponente rappresenta che:
  In merito agli obiettivi di qualità previsti per questa componente paesaggistica gli interventi di progetto rispondono agli stessi, in quanto consentono di valorizzare i paesaggi rurali storici, valorizzando i caratteri peculiari dei paesaggi rurali storici; di migliorare la qualità ambientale del territorio; di valorizzare il patrimonio identitario-culturale e insediativo, promuovendo il recupero delle masserie, dell'edilizia rurale e dei manufatti in pietra a secco.
  Gli interventi di progetto, per quanto siano per la maggior parte costituiti da opere a rete interrate, non interferiscono con i paesaggi rurali, tuttavia, come anche accennato in precedenza, in prossimità del tratto dell'emissario collocato nel Parco Regionale di Lama Balice si provvederà alla realizzazione di misure mitigative mediante la riconfigurazione del marciapiede esistente e la posa in opera di paramento a secco tipico dell'edilizia rurale, come auspicato dagli obiettivi di tutela e salvaguardia.

- Con riferimento alla **Struttura e componenti antropiche e storico-culturali** dell'ambito 5.5 "***La Puglia Centrale***" per le **componenti dei paesaggi urbani** il proponente rappresenta che:
  In merito agli obiettivi di qualità previsti per questa componente paesaggistica gli interventi prevedono di valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata; di valorizzare il patrimonio identitario culturaleinsediativo; di riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee ; salvaguardare e valorizzare la ricchezza e la diversità dei paesaggi regionali dell'acqua; favorire la fruizione lenta dei paesaggi e promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale.
  Gli interventi di progetto sono principalmente finalizzati ad una migliore gestione dei deflussi idrici in ambito urbano nel quartiere San Paolo di Bari, ad oggi interessato da frequenti allagamenti, ne deriva che i paesaggi e le figure territoriali, a seguito della realizzazione degli interventi, saranno senza dubbi migliorati e valorizzati.

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

A ciò si aggiungono gli interventi di sistemazione della scarpata e le misure mitigative previste in corrispondenza del marciapiede con delimitazione con paramento a secco e piantumazione di mix arbustivo, in prossimità del tratto terminale del collettore emissario, nel Parco Regionale di Lama Balice, che consentiranno di riqualificare paesaggi degradati, favorendo una fruizione lenta degli stessi."

- Con riferimento alla **Struttura e componenti antropiche e storico-culturali** dell'ambito 5.5 "***La Puglia Centrale***" per le **componenti visivo percettive** il proponente rappresenta che:

  Gli obiettivi prevedono di salvaguardare e valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata; di valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia; di trattare i beni culturali in quanto sistemi integrati nelle figure territoriali e paesistiche di appartenenza per la loro valorizzazione complessiva.

  Gli interventi di progetto rispondono agli obiettivi sopra richiamati in quanto non prevedendo la realizzazione di opere fuori terra, gli stessi non vanno in alcun modo ad interferire con le componenti visivo-percettive e in generale non alterano in alcun modo le viste panoramiche dei luoghi. Al contrario, le misure mitigative previste in corrispondenza del marciapiede di Viale Europa in prossimità del tratto terminale degli interventi permettono di migliorare la fruizione delle visuali panoramiche su Lama Balice mediante mediante la realizzazione di un paramento a secco di limitata altezza perfettamente integrato nel contesto paesaggistico.

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla compatibilità degli interventi con la struttura.

Alla luce delle caratteristiche progettuali e procedurali caratterizzanti l'intervento, si ritiene che lo stesso, anche in virtù delle mitigazioni proposte, possa risultare compatibile con gli Obiettivi di Qualità di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.

(PROPOSTA DI PROVVEDIMENTO)

Considerato quanto innanzi e in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza, giusta nota prot. n. 12152 del 16.12.2021 (ALL.1), si ritiene che sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio, con le prescrizioni di seguito riportate, del provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95** delle medesime NTA, per l'intervento di "***Costruzione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo 1° Stralcio - Accordo Quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca comunale nel Municipio 3 – CUP: J93E20000040002***." in quanto gli interventi previsti, parzialmente in contrasto con le prescrizioni di cui alle NTA del PPTR, risultano ammissibili ai sensi dell'art. 95 comma 1.

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

Prescrizioni di cui alla nota prot. 145/10810 del 12.11.2021 come condivise dalla Soprintendenza con nota prot. n. n. 12152 del 16.12.2021:

1. ***Il previsto muretto a secco*** *dovrà essere realizzato facendo riferimento alle "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia" (elaborato 4.4.4. dell'approvato PPTR) e dovra essere realizzato con tecniche tradizionali, in particolare:*
   - *i. le* ***facce esterne del muro*** *dovranno essere realizzate a scarpa, pertanto il muro dovrà essere realizzato con forma troncopiramidale;*
   - *ii. dovranno essere utilizzati per i* ***materiali di riempimento*** *degli spazi centrali esclusivamente pietrame di ridotte dimensioni e senza ricorrere a nuclei della muratura in cls o a malte cementizie;*
   - *iii. la* ***testa del muro di pietra*** *dovrà essere realizzata con la medesima tecnica con cui viene realizzato il paramento murario, utilizzando blocchi di maggiori dimensioni, di forma allungata e disposti di costa, senza ricorrere a solette di chiusura in cls;*
2. *durante l'esecuzione delle opere non dovranno essere interessare in alcun modo, neanche come deposito, le aree limitrofe con la presenza di vegetazione naturale;*
3. *alla fine delle lavorazioni sia ripristinato lo stato dei luoghi e il profilo naturale del terreno in tempi rapidi e congruenti e non siano compromesse le aree attigue a quelle di intervento.*

Il Funzionario PO
Compatibilità paesaggistica e ambientale
(ing. Marina Mazzeo)

Mazzeo
Marina
20.12.2021
12:35:09
GMT+01:00

Il Funzionario PO
Autorizzazioni Paesaggistiche e Pareri
(arch. Luigi Guastamacchia)

Firmato digitalmente da:
LUIGI GUASTAMACCHIA
Regione Puglia
Firmato il: 20-12-2021 12:45:56
Seriale certificato: 903259
Valido dal 08-02-2021 al 08-02-2024

Il Dirigente della Sezione
(Arch. Vincenzo Lasorella)

Lasorella
Vincenzo
20.12.2021
13:13:13
GMT+00:00

Via Gentile, 52 - 70126 Bari – tel. 0805407761
pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

Ministero della Cultura

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari

MIC|MIC_SABAP-BA|16/12/2021|0012152-P

Bari,

Alla REGIONE PUGLIA
Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana
Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica
Via Gentile, 52
70100 BARI
Pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

Risposta al Foglio del 12.11.2021
Div. ... Sez. ... N. A00_145/10810

E pc. Alla Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata
del Comune di
70122 BARI
Pec: sportellosue.comunebari@pec.rupar.puglia.it
Pec: infrastrutture.comunebari@pec.rupar.puglia.it

E pc. Alla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale
c/o Segretariato Regionale del MiC per la Puglia
strada Dottula, Is. 49
70122 BARI
Pec: mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it

Prot. n.

Class 34.43.04/1.764

OGGETTO: BARI (BA) – Costruzione della fognatura pluviale a servizio del quartiere San Paolo 1° Stralcio - Accordo Quadro per la costruzione e adeguamento della rete di fogna bianca comunale nel Municipio 3 – CUP: J93E20000040002.
Parere espresso ai sensi dell'art. 146, comma 5, del D. Lgs. n. 42/04 e s.m.i. e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA.
Parere ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/16.

Ente proponente: Comune di Bari (BA)

In riscontro alla nota a margine e relativamente alla questione riportata in oggetto, presa visione degli elaborati progettuali allegati alla nota che si riscontra, così come acquisita agli atti della Scrivente al prot. n. 10880 del 12.11.2021, tenuto inoltre conto di quanto riportato nella relazione tecnica illustrativa e contestuale proposta di accoglimento della domanda, anch'essa inviata alla Scrivente in allegato alla succitata nota, oggetto del presente riscontro, questa Soprintendenza espone quanto segue.

Per quanto attiene la tutela archeologica, valutata la documentazione trasmessa relativa alla valutazione preventiva del rischio archeologico redatta ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/16:

– considerate le condizioni di visibilità scarse riscontrate nel corso delle indagini ricognitive, e la dichiarata inaccessibilità di talune aree oggetto d'intervento, non sottoposte pertanto alle sopracitate ricognizioni di superficie;

– valutato medio o indeterminabile il grado di rischio archeologico nella Relazione Archeologica trasmessa;

– ritenute le attività di scavo e movimento terra in progetto potenzialmente impattanti su evidenze archeologiche eventualmente sepolte;

– tenuto conto che gli interventi previsti ricadono in un comprensorio in cui sono noti rinvenimenti e segnalazioni relative ad insediamenti sparsi di natura antropica che hanno caratterizzato, senza soluzione di continuità, periodi diversi, compresi tra l'età preistorica e la tarda età medievale;

per tutto quanto sopra esposto, si prescrive la sorveglianza archeologica continuativa in corso d'opera nelle opere di movimentazione terra e di eventuale scavo sebbene di piccole entità.

Si ricorda che qualora nel corso di tutti i lavori si intercettassero strutture e/o depositi archeologici, ai sensi degli art. 28, 88, 90, 175 del D.Lgs. 42/2004, degli artt. 822, 823 e, specialmente, 826 del Codice Civile, nonché dell'art. 733 del Codice Penale, i lavori dovranno essere immediatamente sospesi e ne dovrà essere data contestuale comunicazione a questa Soprintendenza, che si riserva di richiedere approfondimenti e scavi archeologici, anche in estensione e ad opera di ditta specializzata, affinché si stabilisca la natura e l'entità del deposito archeologico. All'esito di tali approfondimenti, questa Soprintendenza potrà avviare i provvedimenti di tutela di competenza e richiedere varianti al progetto originario per garantire la salvaguardia delle eventuali testimonianze antiche venute in luce.

L'archeologo incaricato delle attività di sorveglianza/verifica archeologica ed eventualmente dello scavo archeologico, in possesso di adeguati titoli formativi e comprovata esperienza professionale, avrà cura di redigere la relativa documentazione di scavo secondo gli standard metodologici correnti; sarà inoltre necessario effettuare il rilievo delle strutture e delle stratigrafie eventualmente emerse ad opera di un tecnico-rilevatore con esperienza nel campo archeologico, che avrà l'incarico di posizionare l'area dell'intervento ed elaborare i rilievi grafici, su supporto cartaceo e in formato dwg georeferenziato. In assenza di rinvenimenti archeologici, dovranno essere redatti il diario di scavo e una relazione professionale corredata da immagini (riferite alla planimetria di progetto).

Gli oneri derivanti dalle prescrizioni di questa Soprintendenza saranno a carico della committenza.

Dell'avvio dei lavori dovrà essere data comunicazione con congruo anticipo alla Scrivente allo scopo di programmare le attività di alta sorveglianza di competenza.

Per quanto attiene invece gli aspetti di tutela paesaggistica, la Scrivente, condividendo in toto quanto esposto nella succitata nota che si riscontra, esprime parere favorevole al rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 el D.Lgs. 42/04 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dall'art. 95 delle medesime NTA, a condizione che, oltre al rispetto di quanto sopra esposto in merito alle specifiche competenze archeologiche, anche tutte le prescrizioni, già imposte dall'Ufficio di codesta Amministrazione Regionale, siano da intendersi come integralmente confermate.

La presente nota viene trasmessa alle Amministrazioni in indirizzo anche ai sensi e per gli effetti dell'art. 155, comma 2, del citato decreto legislativo.

La presente nota viene trasmessa, per conoscenza, alla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale prevista dall'art. 47 del regolamento di cui al D.P.C.M. n. 169 del 02.12.2019, ai sensi e per gli effetti del comma 1bis, art. 12 della Legge n. 106 del 29.07.2014.

Tanto si doveva per quanto di competenza.

Pratica evasa a Bari in data 14.12.2021
Responsabile del procedimento
Arch. Lucia Patrizia Caliandro

Il Soprintendente
arch. Giovanna Cacudi

Responsabile tutela archeologica
Dott.ssa Caterina Annese

Allegati:

MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba @beniculturali.it
Sito: www.sabap-ba.it

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2191

Ente Autonomo Fiera del Levante: Articolo 8 dello Statuto - Nomina componente del Consiglio di Amministrazione.

L'Assessore allo Sviluppo Economico, Alessandro Delli Noci, sulla base dell'istruttoria espletata dalla funzionaria e confermata dalla Dirigente della Sezione Attività Economiche Artigianali e Commerciali, riferisce quanto segue:

Con L.R. n. 33/1999 le funzioni amministrative relative all'Ente Autonomo Fiera del Levante di Bari sono trasferite alla Regione Puglia.

Con DGR n°271 del 15/03/2016 la Giunta regionale ha disposto di commissariare l'Ente Autonomo Fiera del Levante ai sensi dell'art. 16, comma 1 dello Statuto dell'Ente stesso.

Con DPGR n°155 del 15/03/2016 sono stati nominati Antonella Bisceglia e Mario d'Amelio rispettivamente Commissario Straordinario e sub Commissario dell'E.A. Fiera del Levante per concludere il complessivo adeguamento ai principi fissati dalla L.R. n. 2/2009 e dal R.R. n.25/2013 dell'assetto giuridico e dello statuto dell'Ente.

Con DPGR n°101 del 28/02/2018 è stato approvato il nuovo Statuto dell'Ente Autonomo Fiera del Levante, così come modificato con deliberazione del Commissario Straordinario n. 19 del 26/10/2017.

Il Commissario Straordinario dell'Ente Autonomo Fiera del Levante, Antonella Bisceglia, in data 9 novembre 2017 con nota Prot. Pres. n°37, ha comunicato *di aver provveduto in data 7 novembre 2017 alla stipula del contratto di concessione per la valorizzazione, riqualificazione e gestione di talune aree del quartiere fieristico con la società "Nuova Fiera del Levante srl" quale soggetto appositamente creato per la stipula della concessione e gestione del rapporto concessorio e che con tale atto ha completato il mandato commissariale conferitole.*

Preso atto della suddetta comunicazione e considerata l'intesa raggiunta con il Sindaco del Comune di Bari, con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n°583 del 10.10.2018 è stato nominato il Presidente dell'Ente Autonomo Fiera del Levante.

L'articolo 8 dello Statuto, al comma 2, prevede che "*Il Consiglio di amministrazione è formato da cinque componenti, nominati uno per ciascuno degli enti fondatori: Comune, Città Metropolitana di Bari (già Provincia di Bari) e Camera di Commercio di Bari, da un rappresentante della Regione e dal Presidente della Fiera del Levante che lo presiede e lo convoca*".

Con nota pec del 06.06.2019 l'Ente Autonomo Fiera del Levante, nel comunicare al Presidente della Giunta Regionale la data di convocazione del Consiglio Generale dell'E.A., ha trasmesso l'ordine del giorno nel quale è prevista la presa d'atto delle designazioni degli Enti Fondatori e della Regione Puglia dei componenti del Consiglio di Amministrazione dell'Ente stesso.

Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1182 del 01.07.2019 e relativo DPGR n. 451 del 18.07.2019 è stata nominata la dott.ssa Antonella Bisceglia quale rappresentante della Regione Puglia in seno al Consiglio di Amministrazione dell'Ente Autonomo Fiera del Levante.

Con nota pec del 29.04.2021 la dott.ssa Antonella Bisceglia ha rassegnato le proprie dimissioni dal ruolo di componente del Consiglio di Amministrazione dell'Ente Autonomo Fiera del Levante.

Tutto ciò premesso, si propone di nominare il rappresentante della Regione Puglia in seno al Consiglio di Amministrazione dell'Ente Autonomo Fiera del Levante.

GARANZIE DI RISERVATEZZA

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste

dalla Legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D. Lgs. n.196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI AL D.LGS. 118/2011 E S.M.I.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi della dell'articolo 4 comma 4 lettera i della L.R. n.7/1997, propone alla Giunta:

1. di nominare quale rappresentante della Regione Puglia in seno al Consiglio di Amministrazione dell'Ente Autonomo Fiera del Levante_____ nato/a a _____ _____ il _____;
2. di stabilire che, ai sensi della DGR n. 24 del 24/01/2017, la nomina è subordinata all'acquisizione delle dichiarazioni sulla insussistenza di cause di inconferibililtà e incompatibilità, rese da parte del soggetto incaricato, entro 15 giorni dalla notifica del provvedimento di nomina, ai sensi della L.R. n. 24/78 smi, della L. n.55/90 e del D.Lvo n.39/2013;
3. di demandare alla Direzione Amministrativa del Gabinetto del Presidente della G. R. gli adempimenti conseguenti al presente provvedimento;
4. di disporre la pubblicazione del presente atto nel BURP;
5. di incaricare la Sezione Attività Economiche Artigianali e Commerciali alla formale notifica del presente provvedimento ai soci fondatori: Comune, Città Metropolitana di Bari (già Provincia di Bari) e Camera di Commercio di Bari.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

La Funzionaria: Daniela Silvestri

La Dirigente della Sezione: Francesca Zampano

La Direttora del Dipartimento ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 31 luglio 2015, n. 443 e ss.mm.ii, NON RAVVISA la necessità di esprimere sulla proposta di deliberazione osservazioni.

La Direttora del Dipartimento Sviluppo Economico: Gianna Elisa Berlingerio

L'Assessore allo Sviluppo Economico: Alessandro Delli Noci

L A G I U N T A R E G I O N A L E

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore allo Sviluppo Economico;
- viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

1. di nominare quale rappresentante della Regione Puglia in seno al Consiglio di Amministrazione dell'Ente Autonomo Fiera del Levante GIANNA ELISA BERLINGERIO nata a (*omissis*) il (*omissis*);
2. di stabilire che, ai sensi della DGR n. 24 del 24/01/2017, la nomina è subordinata all'acquisizione delle dichiarazioni sulla insussistenza di cause di inconferibililtà e incompatibilità, rese da parte del soggetto incaricato, entro 15 giorni dalla notifica del provvedimento di nomina, ai sensi della L.R. n. 24/78 smi, della L. n.55/90 e del D.Lvo n.39/2013;
3. di demandare alla Direzione Amministrativa del Gabinetto del Presidente della G. R. gli adempimenti conseguenti al presente provvedimento;
4. di disporre la pubblicazione del presente atto nel BURP;
5. di incaricare la Sezione Attività Economiche Artigianali e Commerciali alla formale notifica del presente provvedimento ai soci fondatori: Comune, Città Metropolitana di Bari (già Provincia di Bari) e Camera di Commercio di Bari.

Il Segretario della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2192

D.M. 10 agosto 2020, art. 8 e DD 23 novembre 2021. Iniziative a vantaggio dei consumatori, di cui all'art. 148 L. 388/2000. Variazione, ai sensi dell'art. 51, comma 2 e 6 del D.Lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii, al Bilancio di previsione 2021 e Pluriennale 2021-2023, al Documento tecnico di accompagnamento e al Bilancio Finanziario Gestionale 2021-2023, approvato con DGR n. 71/2021.

L'Assessore allo Sviluppo Economico, Alessandro Delli Noci, sulla base dell'istruttoria espletata dalla P.O. "Camere di Commercio e iniziative a favore dei consumatori" e confermata dalla Dirigente della Sezione Promozione del commercio, artigianato ed internazionalizzazione delle imprese, riferisce quanto segue:

Il Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 10 agosto 2020 "Ripartizione dell'Art. 148 della legge 23 dicembre 2000, n. 388", all'art. 8, assegna alla Direzione generale per il mercato, la concorrenza, la tutela del consumatore e la normativa tecnica la somma di € 10.000.000 per favorire l'assistenza, l'informazione e l'educazione sull'esercizio dei diritti e delle opportunità previste da disposizioni regionali in materia. Il decreto è stato registrato alla Corte dei Conti in data il 15/09/2020 al n.1- 835.

Il Direttore generale per il mercato, la concorrenza, la tutela del consumatore e la normativa tecnica, con proprio decreto del 23 novembre 2021 "Iniziative a vantaggio dei consumatori di cui all'art. 148, comma 1, della legge 388/2000. Modalità termini e criteri per il finanziamento di sportelli del consumatore in ambito regionale ex art. 8 D.M. 10 agosto 2020", ha assegnato alla Regione Puglia risorse finanziarie per **€ 655.647,33** per la realizzazione di progetti in favore dei consumatori e degli utenti.

L'art. 5 del DD 23 novembre 2021 ha anche stabilito che il 70% delle risorse riconosciute alla Regione debbano essere destinate al finanziamento di sportelli strutturati delle associazioni dei consumatori ed il restante 30% per iniziative di informazione ed educazione dei consumatori. Nello specifico la somma di € 458.953,13 è da destinarsi agli sportelli delle associazioni dei consumatori iscritte nel Registro regionale delle associazioni dei consumatori, istituito con LR 12/06 e RR 19/06, e la somma di € 196.694,20 è da destinarsi ad iniziative a favore dei consumatori per progetti di formazione-informazione.

Visti:

- il D. Lgs. 23 giugno 2011 n. 118, come integrato dal D. Lgs. n. 126 del 10 agosto 2014 "*Disposizioni integrative e correttive del D. Lgs. n. 118/2011 recante disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli artt. 1 e 2 della L. n. 42/2009*".
- l'articolo 51, comma 2 e 6, del D.Lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii., il quale prevede che la Giunta, con provvedimento amministrativo, autorizza le variazioni del documento tecnico di accompagnamento e le variazioni del bilancio di previsione;
- la L.R. n. 55 del 30/12/2019 "*Disposizioni per la formazione del bilancio 2020 e bilancio pluriennale 2020-2022 della Regione Puglia (legge di stabilità regionale 2020)*";
- la L.R. n. 56 del 30/12/2019 "*Bilancio di previsione della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2020 e pluriennale 2020-2022*";
- la D.G.R. n. 71 del 18/01/2021 *"Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2021 e pluriennale 2021-2023. Articolo 39 comma 10 del D.Lgs. n. 118 del 23/06/2011. Documento di accompagnamento e Bilancio finanziario gestionale. Approvazione."*

Si rende necessario, quindi, apportare la variazione al bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 2021 e pluriennale 2021-2023, al documento tecnico di accompagnamento e al bilancio finanziario gestionale 2021-2023 ed approvare lo schema E/1 allegato quale parte integrante del presente provvedimento previa istituzione di nuovi capitoli di entrata e di spesa.

All'accertamento dell'entrata e all'impegno di spesa provvederà il Dirigente della Sezione Promozione del commercio, dell'artigianato e internazionalizzazione delle imprese

GARANZIE DI RISERVATEZZA

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla Legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D. Lgs. n. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI AL D.LGS 118/2011 E SS.MM.II.

Il presente provvedimento comporta:

- l'istituzione di nuovi capitoli di Entrata e di Spesa del Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2021 e pluriennale 2021-2023 per le entrate derivanti dal DM 10/08/2020 e DD 23 novembre 2021;
- la variazione al Bilancio di Previsione 2021 e Pluriennale 2021/2023, approvato con L.R. n. 36 del 31/12/2020, al Documento Tecnico di accompagnamento e al Bilancio Finanziario Gestionale 2021/2023, approvato con D.G.R. n. 71/2021, sensi dell'art. 51, comma 2 e 6 del D. Lgs. 23 Giugno 2011, n. 118 e ss.mm.ii..

BILANCIO VINCOLATO

Centro di Responsabilità Amministrativa

12 – Dipartimento Sviluppo Economico;

07 – Sezione promozione del commercio, dell'artigianato e internazionalizzazione delle imprese

PARTE ENTRATA

ENTRATA NON RICORRENTE

CODICE UE: 2 – ALTRE ENTRATE

CAPITOLO		**Titolo Tipologia**	**P.D.C.F.**	**VARIAZIONE E. F. 2021 Competenza Cassa**
CNI E_____	Somma assegnata dallo Stato per azioni a favore dei consumatori art. 148 della L. 388/2000, art. 8 del DM 10 agosto 2020 e art. 3 DD 23 novembre 2021	2.101	E.2.01.01.01.000	+ € 655.647,33

Titolo giuridico: ***DM 10 agosto 2020*** *(registrato* alla corte dei Conti in data il 15/09/2020 al n.835 *di impegno di spesa, a favore della Regione Puglia e art 3 DD 23 novembre 2021 di € 655.647,33)*

Debitore: Ministero Sviluppo Economico

PARTE SPESA

SPESA NON RICORRENTE

CODICE UE: 8 – SPESE NON CORRELATE AI FINANZIAMENTI UE

MISSIONE 14 - Sviluppo economico e competitività

PROGRAMMA 2 - Commercio - reti distributive - tutela dei consumatori

CAPITOLO		P.D.C.F.	VARIAZIONE E. F. 2021 Competenza Cassa
CNI U_____	Spesa per azioni a favore dei consumatori art. 148 della L. 388/2000, art. 8 del DM 10 agosto 2020 e art. 3 DD 23 novembre 2021. Trasferimento a Istituzioni Private.	U.1.04.04.01.000	+ € 654.453,13
CNI U_____	Spesa per azioni a favore dei consumatori art. 148 della L. 388/2000, art. 8 del DM 10 agosto 2020. Commissione di verifica (componente esterno) – art. 13 DD 23/11/2021)	U.1.03.02.10.000	+ € 1.194,20

L'operazione contabile proposta assicura il rispetto dei vincoli di finanza pubblica vigenti e gli equilibri di bilancio come previsto dal D.Lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii..

La Dirigente della Sezione promozione del commercio, dell'artigianato e internazionalizzazione delle imprese provvederà all'accertamento e all'impegno delle somme con successivi atti.

L'Assessore relatore sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera k della L.R. n.7/1997, propone alla Giunta:

1. di prendere atto di quanto indicato in premessa che si intende integralmente riportato;

2. di apportare variazione al Bilancio di Previsione 2021 e Pluriennale 2021/2023, approvato con L.R. n. 36 del 31/12/2020, al Documento Tecnico di accompagnamento e al Bilancio Finanziario Gestionale 2021/2023, approvato con D.G.R. n. 71/2021, sensi dell'art. 51, comma 2 e 6 del D. Lgs. 23 Giugno 2011, n. 118 e ss.mm.ii., previa istituzioni di nuovi capitoli di Entrata e di Spesa, così come indicato nella sezione "copertura finanziaria" del presente atto;

3. Di autorizzare la Dirigente della Sezione promozione del commercio, dell'artigianato e internazionalizzazione delle imprese all'adozione di tutti gli atti consequenziali;

4. Di dare atto che la variazione proposta con il presente provvedimento assicura il rispetto dei vincoli di finanza pubblica vigenti e gli equilibri di bilancio come previsto dal D.Lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii.;

5. di approvare l'Allegato E/1, parte integrante del presente provvedimento e composto da nr.1 facciata, nella parte relativa alla variazione al bilancio;

6. Di incaricare, conseguentemente all'approvazione della presente deliberazione, il Servizio Bilancio della Sezione Bilancio e Ragioneria, di trasmettere al Tesoriere regionale il prospetto E/1 di cui all'art. 10, comma 4 del D. Lgs. n. 118/2011;

7. Di disporre la pubblicazione del presente atto nel BURP, ai sensi dell'art. 6 della L. R. n. 13/1994 e sulla sezione amministrazione trasparente del sito istituzionale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

P.O. *Camere di Commercio e consumatori*:
Giulia De Marco

La Dirigente della Sezione Promozione del commercio, dell'artigianato e internazionalizzazione delle imprese:
Francesca Zampano

La sottoscritta Direttora del Dipartimento Sviluppo Economico, ai sensi dell'art. 18 e 20 del DPGR 31 luglio 2015, n. 443 e ss.mm.ii, NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni sulla proposta di deliberazione.

Gianna Elisa Berlingerio

L'Assessore allo Sviluppo Economico:
Alessandro Delli Noci

LA GIUNTA

Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore allo Sviluppo Economico;

Viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;

A voti unanimi espressi nei modi di legge

DELIBERA

1. di prendere atto di quanto indicato in premessa che si intende integralmente riportato;

2. di apportare variazione al Bilancio di Previsione 2021 e Pluriennale 2021/2023, approvato con L.R. n. 36 del 31/12/2020, al Documento Tecnico di accompagnamento e al Bilancio Finanziario Gestionale 2021/2023, approvato con D.G.R. n. 71/2021, sensi dell'art. 51, comma 2 e 6 del D. Lgs. 23 Giugno 2011, n. 118 e ss.mm.ii., previa istituzioni di nuovi capitoli di Entrata e di Spesa, così come indicato nella sezione "copertura finanziaria" del presente atto;

3. Di autorizzare la Dirigente della Sezione promozione del commercio, dell'artigianato e internazionalizzazione delle imprese all'adozione di tutti gli atti consequenziali;

4. Di dare atto che la variazione proposta con il presente provvedimento assicura il rispetto dei vincoli di finanza pubblica vigenti e gli equilibri di bilancio come previsto dal D.Lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii.;

5. di approvare l'Allegato E/1, parte integrante del presente provvedimento e composto da nr.1 facciata, nella parte relativa alla variazione al bilancio;

6. Di incaricare, conseguentemente all'approvazione della presente deliberazione, il Servizio Bilancio della Sezione Bilancio e Ragioneria, di trasmettere al Tesoriere regionale il prospetto E/1 di cui all'art. 10, comma 4 del D. Lgs. n. 118/2011;

7. Di disporre la pubblicazione del presente atto nel BURP, ai sensi dell'art. 6 della L. R. n. 13/1994 e sulla sezione amministrazione trasparente del sito istituzionale.

Il Segretario della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

Allegato E/1

Allegato n. 8/1
al D.Lgs 118/2011

Allegato delibera di variazione del bilancio riportante i dati d'interesse del Tesoriere
data: …./…../……. n. protocollo …….
Rif. Proposta delibera AEC_DEL_2021_00032.

SPESE

MISSIONE, PROGRAMMA, TITOLO		DENOMINAZIONE		PREVISIONI AGGIORNATE ALLA PRECEDENTE VARIAZIONE - DELIBERA N. ….- ESERCIZIO 2021	VARIAZIONI in aumento	VARIAZIONI in diminuzione	PREVISIONI AGGIORNATE ALLA DELIBERA IN OGGETTO - ESERCIZIO 2021
MISSIONE	14	Sviluppo Economico competitività					
Programma	2	Commercio - reti distributive - tutela dei consumatori					
Titolo	1	Spese correnti	residui presunti				
			previsione di competenza		655.647,33		
			previsione di cassa		655.647,33		
Totale Programma	**2**	Commercio - reti distributive - tutela dei consumatori	**residui presunti**				
			previsione di competenza		655.647,33		
			previsione di cassa		655.647,33		
TOTALE MISSIONE	**14**	***Sviluppo Economico e Competitività***	**residui presunti**				
			previsione di competenza		655.647,33		
			previsione di cassa		655.647,33		
TOTALE VARIAZIONI IN USCITA			**residui presunti**				
			previsione di competenza		655.647,33		
			previsione di cassa		655.647,33		
TOTALE GENERALE DELLE USCITE			**residui presunti**				
			previsione di competenza		655.647,33		
			previsione di cassa		655.647,33		

ENTRATE

TITOLO, TIPOLOGIA		DENOMINAZIONE		PREVISIONI AGGIORNATE ALLA PRECEDENTE VARIAZIONE - DELIBERA N. …. - ESERCIZIO 2021	VARIAZIONI in aumento	VARIAZIONI in diminuzione	PREVISIONI AGGIORNATE ALLA DELIBERA IN OGGETTO - ESERCIZIO 2021
TITOLO	**2**	**Trasferimenti correnti**					
Tipologia	101	Trasferimenti correnti da MINISTERI	residui presunti				
			previsione di competenza		655.647,33		
			previsione di cassa		655.647,33		
			residui presunti				
TOTALE TITOLO	**2**	Trasferimenti correnti	**previsione di competenza**		655.647,33		
			previsione di cassa		655.647,33		
			residui presunti				
TOTALE VARIAZIONI IN ENTRATA			**previsione di competenza**		655.647,33		
			previsione di cassa		655.647,33		
TOTALE GENERALE DELLE ENTRATE			**residui presunti**				
			previsione di competenza		655.647,33		
			previsione di cassa		655.647,33		

TIMBRO E FIRMA DELL'ENTE
Dirigente responsabile della spesa

Zampano
Francesca
16.12.2021
18:16:58
UTC

REGIONE PUGLIA
SEZIONE BILANCIO RAGIONERIA PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
(D. Lgs. n. 118/11 e s.m.i.)

UFFICIO	TIPO	ANNO	NUMERO	DATA
AEC	DEL	2021	32	21.12.2021

D.M. 10 AGOSTO 2020, ART. 8 E DD 23 NOVEMBRE 2021. INIZIATIVE A VANTAGGIO DEI CONSUMATORI, DI CUI ALL'ART. 148 L. 388/2000. VARIAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 51, COMMA 2 E 6 DEL D.LGS. N. 118/2011 E SS.MM.II, AL BILANCIO DI PREVISIONE 2021 E PLURIENNALE 2021-2023, AL DOCUMENTO TECNICO DI ACCOMPAGNAMENTO E AL BILANCIO FINANZIARIO GESTIONALE 2021-2023, APPROVATO CON DGR N. 71/2021.

Si esprime: PARERE DI REGOLARITA'CONTABILE POSITIVO
LR 28/2001 art. 79 Comma 5

Responsabile del Procedimento

Dirigente

Firmato digitalmente da
NICOLA PALADINO
C = IT

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2193

D.L. n. 34/2020, art. 200, c. 1 - D.L. 137/2020 art. 22-ter e L. 178/2020 art. 1, c. 816. Decreto n. 483 del 30.11.2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Variazione al bilancio di previsione 2021 e pluriennale 2021 - 2023 ai sensi dell'art. 51, c. 2 del D. Lgs. 118/2011 e s.m.i..

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, dott.ssa Anna MAURODINOIA, sulla base dell'istruttoria espletata dal Funzionario Istruttore PO "Contratti ferroviari e offerta di trasporto", dal Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL, dal Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità e confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, riferisce quanto segue.

Il decreto legge n. 34 del 19 maggio 2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 77 del 17 luglio 2020, all'articolo 200, comma 1 ha istituito un "Fondo" presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con una dotazione iniziale di € 500.000.000,00 per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi al servizio di trasporto pubblico regionale e locale nel periodo dal 23.02.2020 al 31.12.2020, rispetto alla media dei ricavi tariffari riferita ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

Il medesimo decreto legge n. 34/2020, all'articolo 200, comma 2, ha stabilito che con successivo decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sono definiti i criteri e le modalità per il riconoscimento delle compensazioni in argomento.

Con decreto interministeriale dell'11 agosto 2020 n. 340, è stata data attuazione alla sopra citata norma, stabilendo i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione dei minori ricavi alle imprese di trasporto pubblico locale e regionale e si è proceduto, contestualmente, alla ripartizione, tra le Regioni, le Province autonome e le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale, di 412.465.131,78 euro a titolo di anticipazione per le finalità previste dall'articolo 200, comma 1, del decreto legge n. 34 del 2020; alla Regione Puglia sono stati attribuiti € 11.077.597,45.

Il decreto legge n. 104 del 14 agosto 2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 126 del 13 ottobre 2020, all'articolo 44, comma 1, ha rifinanziato per l'importo di € 400.000.000,00, per l'anno 2020, la dotazione del "Fondo", prevedendo che dette risorse possono essere utilizzate, anche per il finanziamento, nel limite di € 300.000.000,00, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità.

Il medesimo decreto legge n. 104/2020, all'articolo 44, comma 1-bis, ha autorizzato ciascuna regione e provincia autonoma ad attivare servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale, nei limiti del 50 per cento delle risorse ad essa attribuibili applicando alla spesa di € 300.000.000,00 le stesse percentuali di ripartizione previste dal citato decreto interministeriale dell'11 agosto 2020 n. 340.

Con decreto interministeriale n. 541 del 3 dicembre 2020, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, in attuazione dell'art. 44, comma 1 bis, del decreto legge n. 104 del 2020, a valere sulla quota di rifinanziamento del "Fondo" sono state ripartite tra le regioni, le province autonome e le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale, risorse pari a € 100.000.000,00 a titolo di ulteriore anticipazione per la

compensazione minori ricavi al 31 dicembre 2020 (a Regione Puglia sono stati attribuiti € 2.685.705,19), nonché € 150.000.000,00 come anticipazione per il finanziamento dei servizi aggiuntivi resi o programmati alla stessa data (a Regione Puglia sono stati attribuiti € 4.090.497,38).

A seguito della documentazione istruttoria inviata dalle regioni e province autonome ai sensi dell'art. 4 del suddetto decreto interministeriale n. 541/2020, sono risultate complessivamente destinate ai servizi aggiuntivi, attivati o da attivare entro il 31 dicembre 2020, risorse pari ad € 62.826.818,76.

La quota residua di rifinanziamento del "Fondo", non utilizzata per i servizi aggiuntivi e quindi da destinare alla compensazione dei minori ricavi tariffari, risulta quindi pari ad € 237.173.181,24. Inoltre, le risorse residue della dotazione iniziale del "Fondo", che non sono state oggetto di riparto con il decreto interministeriale n. 340/2020, sono pari ad € 87.534.868,21.

Complessivamente quindi, le risorse complessive da ripartire per la finalità "compensazione minori ricavi tariffari" per l'anno 2020 sono pari ad € 324.708.049,45. Con decreto interministeriale n. 33 del 27.01.2021, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, si è proceduto alla ripartizione di tali risorse, a titolo di anticipazione, attribuendo alla Regione Puglia un importo pari ad € 8.720.700,94 (pari ad € 2.350.928,50 quale quota residua della dotazione iniziale del "Fondo" di cui all'art. 200, comma 1, D.L. n. 34/2020, ed € 6.369.772,44 quale quota residua del rifinanziamento del "Fondo" di cui all'art. 44, comma 1, D.L. n. 104/2020 non utilizzata per i servizi aggiuntivi).

Con il medesimo decreto interministeriale n. 33/2021, inoltre, è stata effettuata la ripartizione definitiva delle risorse destinate ai servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale resi o programmati al 31.12.2020, pari ad € 62.826.818,76. Alla Regione Puglia risulta attribuito un importo pari ad € 4.871.941,04, al cui stanziamento sul bilancio regionale si è provveduto con Deliberazioni di Giunta Regionale n. 1703 del 15.10.2020 (per una quota pari ad € 4.090.497,38) e n. 2183 del 29.12.2020 (per la residua quota pari ad € 781.443,66).

Il Decreto Legge n. 137 del 28 ottobre 2020, convertito con modificazioni dalla L. 18 dicembre 2020, n. 176, all'art. 22-ter "Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale", commi 1, 2 e 3, stabilisce quanto segue:

"1. All'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: "nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020" sono sostitute dalle seguenti: "nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021".

2. Per le finalità di cui al comma 1, la dotazione del fondo previsto dall'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di ***390 milioni di euro per l'anno 2021****. Tali risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità di cui al citato articolo 200, anche per il finanziamento,* ***nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale****, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento e non finanziabili a valere sulle risorse ordinariamente destinate ai servizi di trasporto pubblico locale ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in vigore all'atto dell'adozione del decreto di cui al comma 3 anche tenuto conto della programmazione e conseguente erogazione di servizi aggiuntivi da parte delle Regioni, delle Province autonome di Trento e di Bolzano o dei comuni coerentemente all'esito dello specifico procedimento previsto dal medesimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per la definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano e nelle forme ivi stabilite. Per i servizi aggiuntivi, le Regioni, le Province*

autonome e i comuni, nonché la gestione governativa della ferrovia circumetnea, la concessionaria del servizio ferroviario Domodossola confine svizzero e la gestione governativa navigazione laghi, nei limiti di 90 milioni di euro, possono anche ricorrere, mediante apposita convenzione ed imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, nonché ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni a far data dal 9 novembre 2020, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, si provvede alla definizione delle quote da assegnare a ciascuna regione e provincia autonoma nonché alla gestione governativa della ferrovia-circumetnea, alla concessionaria del servizio ferroviario Domodossola confine svizzero e alla gestione governativa navigazione laghi per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale previsti dal comma 2 nonché per l'utilizzo delle residue risorse, tenuto conto delle modalità e dei criteri di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 340 dell'11 agosto 2020."

La Legge di Bilancio n. 178 del 30 dicembre 2020 all'art. 1, c. 816, stabilisce che:

*"816. Al fine di consentire l'erogazione di **servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale**, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato e non finanziabili a valere sulle risorse ordinariamente destinate ai servizi di trasporto pubblico locale, ove i predetti servizi nel periodo precedente all'emergenza epidemiologica da COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in vigore all'atto dell'emanazione del decreto di cui al terzo periodo, anche tenuto conto della programmazione e conseguente erogazione di servizi aggiuntivi da parte delle Regioni, delle Province autonome di Trento e di Bolzano o dei comuni coerentemente all'esito dello specifico procedimento previsto dal medesimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per la definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano e nelle forme ivi stabilite, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo con una **dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021**. Per le finalità di cui al presente comma, le regioni e i comuni, nei limiti delle disponibilità del fondo di cui al primo periodo, possono anche ricorrere, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, nonché ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. Le convenzioni di cui al secondo periodo possono altresì prevedere il riconoscimento, in favore degli operatori economici affidatari dei servizi aggiuntivi, di un indennizzo in caso di mancata prestazione dei servizi determinata da circostanze sopravvenute e consistenti nell'attuazione delle misure di contenimento della diffusione del COVID-19. Al fine di evitare sovracompensazioni, detto indennizzo è determinato avendo riguardo ai costi fissi connessi alla messa a disposizione dei mezzi. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono assegnate alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano nonché alla gestione governativa della ferrovia circumetnea, alla concessionaria del servizio ferroviario Domodossola confine svizzero e alla gestione governativa navigazione laghi le risorse di cui al primo periodo, ripartite sulla base dei criteri stabiliti ai sensi del decreto di cui al comma 1-bis dell'articolo 44 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126. Eventuali risorse residue possono essere utilizzate, nell'anno 2021, per le finalità previste dall'articolo*

200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77."

Con decreto n. 61 del 04/02/2021 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, si è provveduto all'art. 1, alla ripartizione a titolo di anticipazione delle risorse destinate ai servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale eserciti nel 2021 per l'emergenza epidemiologica COVID-19 relative al 50% di 190 M€ di cui all'art. 22-ter del DL 137/2020 convertito con modificazioni dalla L. 176/2020 e di 200 M€ dell'art. 1 c. 816 della L. n. 178/2020 con le percentuali del D.I. MIT-MEF n. 340/2020, ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID 19 abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 dicembre 2020.

In particolare, alla Puglia applicando la percentuale del 2,73% del D.I. MIT-MEF n. 340/2020 sono attribuiti € 2.590.648,34 a valere sul 50% delle risorse ex D.L. 137/2020 art. 22-ter, di cui massimo € 1.227.149,21 da destinare ai servizi aggiuntivi che possono effettuarsi con l'ausilio di altri operatori economici e € 2.726.998,25 a valere sul 50% delle risorse ex L. 178/2020 art. 1, c. 816.

Lo stesso decreto, all'art. 2, rinvia il riparto del residuo 50% a successivo decreto al momento dell'acquisizione dei programmi di servizi aggiuntivi definiti da ciascuna regione e provincia autonoma per l'esercizio 2021.

Le predette risorse, non utilizzate per servizi aggiuntivi, sono considerate, per ciascuna regione e provincia autonoma ai fini della compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021.

Con il medesimo decreto n. 61 del 04/02/2021 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze sono ripartite a titolo di anticipazione e con le percentuali di cui al D.I. MIT-MEF n. 340/2020, il 50% delle risorse stanziate dall'articolo 22–ter, comma 2, del D.L. 137/2020 pari a 100 M€ per compensazione mancati ricavi periodo 23/02/2020 – 31/01/2021, destinando i residui 100 M€ alla ripartizione definitiva delle risorse destinate alla compensazione in argomento. Alla Regione Puglia, applicando la percentuale del 2,73% del D.I. MIT-MEF n. 340/2020 sono attribuiti € 2.685.705,12.

Inoltre, l'articolo 51 del decreto-legge n. 73 del 25 maggio 2021 prevede che in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della Legge di Bilancio n. 178 del 30 dicembre 2020, è incrementata di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021.

Con decreto n. 335 del 17/08/2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, è stato stabilito quanto segue:

- Art. 2 - ai fini della copertura finanziaria degli oneri per Servizi Aggiuntivi di trasporto pubblico locale programmati e rendicontati dal 7 gennaio al 30 giugno 2021 per l'emergenza COVID-19, tenuto conto delle risorse assegnate ed erogate a titolo di anticipazione con il decreto MIT-MEF n. 61 del 04/02/2021, con successivo provvedimento si procede all'impegno a favore di ciascuna Regione e Provincia Autonoma, sulle risorse stanziate dell'articolo 22-ter del decreto-legge 28 ottobre 2020 n.137, convertito, con modificazioni, dalla Legge 18 dicembre 2020, n. 176, e dell'articolo 1, comma 816, della Legge di Bilancio n. 178 del 30 dicembre 2020, degli importi a conguaglio ivi riportati. In particolare, per la Regione Puglia il predetto importo è pari a € 5.950.403,50 (€ 11.268.050,09 - € 5.317.646,59, dove € 5.317.646,59 = 2.590.648,34 + 2.726.998,25).
- Art. 3 - al fine di evitare criticità finanziarie che rallentino o impediscano la sollecita attivazione dei servizi aggiuntivi, necessari per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento alla diffusione del COVID 19, tenuto conto delle risorse stanziate dall'articolo 51 del Decreto-legge n. 73, del 25 maggio 2021, a ciascuna Regione e Provincia autonoma è assegnata

una ulteriore anticipazione per l'espletamento dei servizi aggiuntivi fino al 31 dicembre 2021.

- Art. 4 - ai fini della copertura finanziaria dell'anticipazione di cui all'art. 3, tenendo conto delle risorse assegnate con il decreto MIT-MEF n. 61 del 04/02/2021 e non utilizzate, si procede con successivo provvedimento all'impegno degli importi ivi riportati, per la Puglia di € 1.266.084,23 a valere sulle risorse stanziate dall'articolo 22-ter del decreto-legge 28 ottobre 2020 n.137, convertito, con modificazioni, dalla Legge 18 dicembre 2020, n. 176, e di € 3.333.087,95 a valere sulle risorse stanziate dall'articolo 1, comma 816, della Legge di Bilancio n. 178, del 30 dicembre 2020. Pertanto l'importo complessivo spettante alla Regione Puglia risulta pari a € 4.599.172,18.

Il decreto MIMS-MEF n. 335 del 17/08/2021 all'art. 5 stabilisce che con successivo decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, tenuto conto delle risorse stanziate dall'articolo 51 del Decreto-legge n. 73, del 25 maggio 2021, si provvede alla ripartizione definitiva tra le Regioni e le Province Autonome delle risorse stanziate per i Servivi Aggiuntivi di trasporto pubblico locale da esercire sino al 31 dicembre 2021 per l'emergenza epidemiologica COVID-19 e che le risorse di cui all'articolo 3, assegnate e non utilizzate al 31 dicembre 2021, sono considerate, per ciascuna Regione e Provincia Autonoma ai fini della compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai servi di trasporto pubblico locale e regionale nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021.

Con decreto n. 483 del 30/11/2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, è stata individuata la ripartizione delle risorse stanziate dall'art. 51 del decreto-legge 25 maggio 2021 n. 73, destinate in via prioritaria per l'espletamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale al 31 dicembre 2021 da esercire per l'emergenza epidemiologica COVID-19 ed in via subordinata per la compensazione dei minori ricavi da traffico inerenti l'esercizio 2021. In particolare, per la Regione Puglia, tenendo conto delle percentuali di riparto risultanti dal decreto di assegnazione dei contributi per la compensazione dei minori ricavi da traffico inerenti l'esercizio 2021, è assegnato l'importo di **€ 12.934.580,48**.

Secondo quanto previsto dall'articolo 51, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, delle suddette risorse, (€ 12.934.580,48), può essere utilizzato l'importo massimo di € 1.293.458,05 per il riconoscimento di contributi in favore delle aziende di trasporto pubblico regionale e locale nonché degli operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 ovvero dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente impiegati nell'erogazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale a titolo di compensazione dei maggiori costi sostenuti per l'utilizzo di prodotti per la di disinfezione delle superfici toccate frequentemente dall'utenza e per l'uso di sistemi di sanificazione ovvero di disinfezione dell'ambiente interno dei mezzi di trasporto, nonché per ogni altra modalità e attività finalizzata a ridurre i rischi di contagi da Covid-19.

VISTO

- il D.Lgs. 23 giugno 2011, n. 118 come integrato dal D.Lgs. 10 agosto 2014, n. 126 "Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, recante disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42.";
- l'art. 51, comma 2, del D.Lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii., che prevede che la Giunta, con provvedimento amministrativo, autorizza le variazioni del documento tecnico di accompagnamento e le variazioni del bilancio di previsione;
- la Legge Regionale n. 35 del 30/12/2020 "Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2021 e bilancio pluriennale 2021-2023 della Regione Puglia - legge di stabilità regionale 2021";
- la Legge Regionale n. 36 del 30/12/2020 "Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2021 e bilancio pluriennale 2021-2023 della Regione Puglia";

- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 71 del 18/01/2021 di approvazione del Documento tecnico di accompagnamento e del Bilancio Finanziario Gestionale 2021 – 2023;

per adempiere a quanto disposto dalla normativa nazionale summenzionata, occorre provvedere all'incremento dello stanziamento del capitolo di entrata n. 2101030, con riferimento alle risorse destinate ai servizi aggiuntivi per l'anno 2021.

In particolare, sul capitolo di entrata n. 2101030 si prevede la somma di cui al decreto interministeriale n. 483/2021, pari a € 12.934.580,48.
Per i capitoli di spesa per i servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale e regionale, in considerazione delle esigenze emerse dai Tavoli di coordinamento Prefettizi ex DPCM 14/01/2021 e DPCM 03/12/2020 art. 1 c. 10 lett. s), dei relativi Documenti Operativi e dell'Ordinanza del Ministro della Salute del 30/08/2021, tenuto altresì conto della spesa rendicontata dai diversi soggetti beneficiari delle risorse (imprese di TPL e Enti Locali) e considerato l'importo assegnato di € 12.934.580,48, in analogia alla ripartizione già operata con DGR 1592/2021, si prevedono i seguenti stanziamenti: per il settore ferroviario € 3.166.743,41, per il settore automobilistico regionale € 1.622.306,98 e per gli enti locali € 8.145.530,09.

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente deliberazione comporta la variazione in termini di competenza e cassa, al Bilancio di previsione 2021 e pluriennale 2021-2023 approvato con L.R. n. 36 del 30/12/2020, al Documento tecnico di accompagnamento e al Bilancio gestionale approvato con DGR n. 71 del 18/01/2021, ai sensi dell'art. 51, comma 2 del D.Lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii..

C.R.A.	16 - DIPARTIMENTO MOBILITA'
	03 - SEZIONE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E INTERMODALITÀ

BILANCIO VINCOLATO

Parte Entrata

Entrata non ricorrente, Codice Transazione UE 2

Debitore: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Titolo giuridico: decreto n. 483 del 30.11.2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, in corso di registrazione alla Corte dei Conti.

CAPITOLO	*DECLARATORIA*	*TITOLO TIPOLOGIA*	*CODIFICA PIANO DEI CONTI*	*Variazione E.F. 2021 Competenza e Cassa*
E2101030	Fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 e di altre norme con medesime finalità.	2.101	E.2.01.01.01	€ 12.934.580,48

Parte Spesa

Spesa non ricorrente, Codice Transazione UE 8

CAPITOLO	***DECLARATORIA***	***MISSIONE PROGRAMMA TITOLO***	***CODIFICA PIANO DEI CONTI***	***Variazione E.F. 2021 Competenza e Cassa***
U1001008	Fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 e di altre norme con medesime finalità. Servizi aggiuntivi imprese di trasporto pubblico ferroviario.	10.1.1	U.1.03.02.15	€ 3.166.743,41
U1002020	Fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 e di altre norme con medesime finalità. Servizi aggiuntivi imprese di trasporto pubblico automobilistico.	10.2.1	U.1.03.02.15	€ 1.622.306,98
U1002021	Fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 e di altre norme con medesime finalità. Trasferimenti agli enti locali per servizi aggiuntivi imprese di TPL.	10.2.1	U.1.04.01.02	€ 8.145.530,09
TOTALE				**€ 12.934.580,48**

Si attesta che la variazione proposta con il presente provvedimento assicura il rispetto dei vincoli di finanza pubblica vigenti e gli equilibri di Bilancio di cui al D.Lgs. 118/2011.

Con successivo atto del Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità si procederà ad effettuare l'accertamento di entrata e l'impegno della spesa.

***

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. k) della L.R. 7/97, propone alla Giunta di adottare il seguente atto finale disponendo:

1. Di considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo.
2. Di procedere alla variazione del bilancio di previsione per l'esercizio 2021 e pluriennale 2021 - 2023, al Documento tecnico di accompagnamento e al Bilancio finanziario gestionale approvati con DGR n. 71 del 18/01/2021, ai sensi dell'art. 51, comma 2 del D.Lgs. n. 118/2011 e s.m.i., secondo quanto previsto nella Sezione "Copertura Finanziaria" del presente provvedimento.
3. Di dare atto che la variazione proposta con il presente provvedimento assicura il rispetto dei vincoli di finanza pubblica vigenti e gli equilibri di Bilancio di cui al D.Lgs. 118/2011.
4. Di approvare l'allegato E/1, di cui all'art. 10, comma 4 del d.lgs. 118/2011, parte integrante del presente provvedimento.
5. Di incaricare la Sezione Bilancio e Ragioneria di apportare le variazioni: al Bilancio di gestione, al Documento tecnico di accompagnamento e al Bilancio di previsione del corrente esercizio finanziario 2021.
6. Di incaricare, conseguentemente all'approvazione della presente deliberazione, la Sezione Bilancio e Ragioneria, di trasmettere alla Tesoreria Regionale il prospetto E/1 di cui all'art. 10, comma 4 del D.Lgs. 118/2011.

7. Di demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità tutti gli adempimenti conseguenti per l'attuazione del presente provvedimento.
8. Di pubblicare il presente provvedimento in versione integrale sul BURP e sul Sito Istituzionale Regionale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario Istruttore *Giuseppe PASCAZIO*
PO "Contratti ferroviari e offerta di trasporto"

Il Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL *Antonio V. SCARANO*

Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità *Carmela Iadaresta*

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni sulla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità *Vito Antonio ANTONACCI*

L'ASSESSORE PROPONENTE

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile *Anna MAURODINOIA*

L A G I U N T A

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
- viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

Per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, condivise e approvate:

1. Di considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo.
2. Di procedere alla variazione del bilancio di previsione per l'esercizio 2021 e pluriennale 2021 - 2023, al Documento tecnico di accompagnamento e al Bilancio finanziario gestionale approvati con DGR

n. 71 del 18/01/2021, ai sensi dell'art. 51, comma 2 del D.Lgs. n. 118/2011 e s.m.i., secondo quanto previsto nella Sezione "Copertura Finanziaria" del presente provvedimento.

3. Di dare atto che la variazione proposta con il presente provvedimento assicura il rispetto dei vincoli di finanza pubblica vigenti e gli equilibri di Bilancio di cui al D.Lgs. 118/2011.
4. Di approvare l'allegato E/1, di cui all'art. 10, comma 4 del d.lgs. 118/2011, parte integrante del presente provvedimento.
5. Di incaricare la Sezione Bilancio e Ragioneria di apportare le variazioni: al Bilancio di gestione, al Documento tecnico di accompagnamento e al Bilancio di previsione del corrente esercizio finanziario 2021.
6. Di incaricare, conseguentemente all'approvazione della presente deliberazione, la Sezione Bilancio e Ragioneria, di trasmettere alla Tesoreria Regionale il prospetto E/1 di cui all'art. 10, comma 4 del D.Lgs. 118/2011.
7. Di demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità tutti gli adempimenti conseguenti per l'attuazione del presente provvedimento.
8. Di pubblicare il presente provvedimento in versione integrale sul BURP e sul Sito Istituzionale Regionale.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

Allegato E/1

Allegato n. 8/1
al D.Lgs 118/2011

Allegato delibera di variazione del bilancio riportante i dati d'interesse del Tesoriere

data: …./…../……. n. protocollo …….

Rif. delibera del …. *Organo* … .del … ……n. …….

SPESE

MISSIONE, PROGRAMMA, TITOLO			DENOMINAZIONE		PREVISIONI AGGIORNATE ALLA PRECEDENTE VARIAZIONE - DELIBERA N. …. - ESERCIZIO 2021	VARIAZIONI in aumento	VARIAZIONI in diminuzione	PREVISIONI AGGIORNATE ALLA DELIBERA IN OGGETTO - ESERCIZIO 2021
MISSIONE		***10***	***trasporti e diritto alla mobilita'***					
	Programma	1	Trasporto ferroviario					
	Titolo	1	Spese correnti	residui presunti	0,00			0,00
				previsione di competenza	0,00	**3.166.743,41**		
				previsione di cassa	0,00	**3.166.743,41**		
Totale Programma		1	Trasporto ferroviario	**residui presunti**	**0,00**			0,00
				previsione di competenza	**0,00**	**3.166.743,41**		
				previsione di cassa	**0,00**	**3.166.743,41**		
MISSIONE		***10***	***trasporti e diritto alla mobilita'***					
	Programma	2	Trasporto pubblico locale					
	Titolo	1	Spese correnti	residui presunti	0,00			0,00
				previsione di competenza	0,00	**9.767.837,07**		
				previsione di cassa	0,00	**9.767.837,07**		
Totale Programma		2	Trasporto pubblico locale	**residui presunti**	**0,00**			0,00
				previsione di competenza	**0,00**	**9.767.837,07**		
				previsione di cassa	**0,00**	**9.767.837,07**		
TOTALE MISSIONE		***10***	***trasporti e diritto alla mobilita'***	**residui presunti**	**0,00**			0,00
				previsione di competenza	**0,00**	**12.934.580,48**		
				previsione di cassa	**0,00**	**12.934.580,48**		
TOTALE VARIAZIONI IN USCITA				**residui presunti**	**0,00**			0,00
				previsione di competenza	**0,00**	**12.934.580,48**		
				previsione di cassa	**0,00**	**12.934.580,48**		
TOTALE GENERALE DELLE USCITE				**residui presunti**	**0,00**			0,00
				previsione di competenza	**0,00**			0,00
				previsione di cassa	**0,00**			0,00

Allegato E/1

Allegato n. 8/1
al D.Lgs 118/2011

Allegato delibera di variazione del bilancio riportante i dati d'interesse del Tesoriere

data: …./…../……. n. protocollo …….

Rif. delibera del …. *Organo* … .del … ……n. …….

ENTRATE

TITOLO, TIPOLOGIA		DENOMINAZIONE		PREVISIONI AGGIORNATE ALLA PRECEDENTE VARIAZIONE - DELIBERA N. …. - ESERCIZIO 2021	VARIAZIONI in aumento	VARIAZIONI in diminuzione	PREVISIONI AGGIORNATE ALLA DELIBERA IN OGGETTO - ESERCIZIO 2021
TITOLO	**2**	**Trasferimenti correnti**					
Tipologia	101	Trasferimenti correnti da Amministrazioni pubbliche	residui presunti	0,00			0,00
			previsione di competenza	0,00	**12.934.580,48**		
			previsione di cassa	0,00	**12.934.580,48**		
			residui presunti	**0,00**			0,00
TOTALE TITOLO	**2**	**Trasferimenti correnti**	**previsione di competenza**	**0,00**	12.934.580,48		
			residui presunti	**0,00**			0,00
TOTALE VARIAZIONI IN ENTRATA			**previsione di competenza**	**0,00**	**12.934.580,48**		
			previsione di cassa	**0,00**	**12.934.580,48**		
TOTALE GENERALE DELLE ENTRATE			**residui presunti**	**0,00**			0,00
			previsione di competenza	**0,00**			0,00
			previsione di cassa	**0,00**			0,00

TIMBRO E FIRMA DELL'ENTE
Responsabile del Servizio Finanziario / Dirigente responsabile della spesa

Iadaresta Carmela
20.12.2021 14:11:10
GMT+01:00

REGIONE PUGLIA
SEZIONE BILANCIO RAGIONERIA PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
(D. Lgs. n. 118/11 e s.m.i.)

UFFICIO	TIPO	ANNO	NUMERO	DATA
TRA	DEL	2021	32	21.12.2021

D.L. N. 34/2020, ART. 200, C. 1 # D.L. 137/2020 ART. 22-TER E L. 178/2020 ART. 1, C. 816. DECRETO N. 483 DEL 30.11.2021 DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE. VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2021 E PLURIENNALE 2021- 2023 AI SENSI DELL'ART. 51, C. 2 DEL D. LGS. 118/2011 E S.M.I..

Si esprime: PARERE DI REGOLARITA'CONTABILE POSITIVO
LR 28/2001 art. 79 Comma 5

Responsabile del Procedimento

Dirigente

DR. NICOLA PALADINO

Firmato digitalmente da
NICOLA PALADINO
C = IT

REGIONE PUGLIA SEZIONE BILANCIO E RAGIONERIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2195

DGR 1224 del 22.07.2021 - Regolamento tipo di contabilita' economica di cui all'art 24 comma 6 l.r 15/2004 - differimento termine per recepimento da parte delle ASP

L'Assessora al Welfare,sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente del Servizio Inclusione Sociale attiva, Accessibilità dei servizi sociali e Contrasto alle povertà e dal Dirigente *ad interim* della Sezione Inclusione Sociale Attiva così come confermata dal Direttore del Dipartimento Welfare, riferisce quanto segue.

PREMESSO CHE:

Il decreto legislativo 4 maggio 2001 n. 207 "Riordino del sistema delle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, a norma dell'art 10 della L. 08 novembre 2000 n. 328, ha disciplinato anche la riorganizzazione delle Istituzioni Pubbliche di assistenza e beneficenza (IPAB) in Aziende pubbliche di servizi alla persona (di seguito ASP o aziende);

La Regione Puglia, in attuazione del suddetto decreto, ha emanato la Legge regionale del 30.09.2004 n. 15 in cui, all'art 24 comma 6 cosi come modificato dall'art 98 comma 1 lett b) della L. Regionale n. 67 del 29.12.2017 ha disposto che che "*Le aziende, sulla base di uno schema tipo predisposto con atto della Giunta Regionale, si dotano di un Regolamento di contabilità con cui si introduce la contabilità economica e si provvede all'adozione di criteri uniformi volti ad assicurare omogeneità nella rilevazione , valutazione, classificazione e aggiornamento dei valori contabili e nella stesura e contenuto dei bilanci*";

RILEVATO CHE:

al fine di armonizzare i modelli informativo–contabili adottati dalle Aziende ed introdurre un ordinamento contabile comune basato sul modello privatisitico della contabilità economico–patrimoniale,la Sezione Raccordo al sistema Regionale,allora competente in relazione all'attività di controllo sulle Asp, giusta DGR.93/2019, ha avviato, per il tramite di operatore qualificato specializzato, selezionato a mezzo di gara telematica ai sensi dell'art 36 comma 2 del Dlgs. 50/2016, apposita attività specialistica finalizzata ad accompagnare le Asp nel passaggio al sistema di contabilità economica;
tale attività di analisi e studio ha condotto, da ultimo, all'elaborazione di uno schema tipo di Regolamento tipo di Contabilita' Economica di cui all'art 24 comma 6 L.R 15 /2004, nonché degli schemi tipo dei piu' importanti documenti contabili delle Aziende Pubbliche di servizi alla Persona della Regione Puglia;

CONSIDERATO CHE:

la Giunta Regionale con DGR N. 1224 del 22. 07. 2021 ha approvato il suddetto schema tipo di Regolamento tipo di Contabilita' Economica,di cui all'art 24 Comma 6 L.R 15 /2004 e gli schemi tipo dei piu' importanti documenti contabili delle Aziende Pubbliche di servizi alla Persona della Regione Puglia;

che il punto 3 del citato deliberato recita"*di stabilire che l'applicazione del nuovo sistema di contabilità decorrerà al termine del suddetto programma di formazione , previo recepimento formale da parte di ciascuna Azienda del proprio Regolamento entro il corrente esercizio finanziario* ;

che l'art 31 comma 2 dello schema di regolamento tipo, allegato alla DGR n.1224 del 22. 07. 2021, prevede che il regolamento produca i suoi effetti a decorrere dall'esercizio 2022;

DATO ATTO CHE:

che la DGR N.1224 del 22.07.2021 correlava l'applicazione del nuovo sistema contabile delle ASP all'avvenuto completamento dell'iter di formazione ed accompagnamento a favore delle stesse;
che nelle giornate del 03 e 04 novembre u.s si è tenuta la predetta attività di formazione, durante la quale le

Asp hanno già rappresentato difficoltà operative nel rispetto della tempistica per l'adeguamento del sistema contabile vigente alla contabilità economico patrimoniale e relativo schema tipo con efficacia immediata a decorrere dall' esercizio finanziario 2022;

PRESO ATTO:

Che la Sezione Raccordo al sistema Regionale con nota AOO /092/3190 del 17.12.2021 acclarata al prot. r_puglia/AOO_146/PROT/17/12/2021/0024565 della Sezione Inclusione Sociale Attiva, con la succitata nota sopra emarginata, nel riportare le attività svolte a favore delle ASP nell'ambito del processo di armonizzazione contabile, ha rappresentato :

-che la formazione è in itinere,essendo stata programmata una terza giornata che concluderà l'iter formativo nel primo bimestre 2022 ed avrà ad oggetto specifici Focus calibrati sulla base delle richieste di approfondimenti avanzate dalle stesse ASP;
che, a seguito della notifica della DGR 1224/2021 di approvazione dello schema di regolamento tipo, risulta agli atti della predetta Sezione che solo una ASP abbia approvato il predetto Regolamento di Contabilità;

Rilevato:

che le Aziende Pubbliche alla Persona hanno rappresentato difficoltà nel recepimento dello schema tipo di Regolamento,tanto alla sezione Raccordo al sistema Regionale quanto agi uffici della scrivente Sezione Inclusione Sociale Attiva e Innovazione, e che permane una forte eterogeneità dei modelli organizzativi implementati nelle Asp regionali, alcuni dei quali apparrebbero carenti sotto il profilo della tecnostruttura e dei sistemi operativi e contabili;

Tanto premesso e considerato, al fine di consentire alle ASP che il passaggio alla contabilità economico-patrimoniale avvenga in modo progressivo e graduale,cosicchè sia assicurata omogeneità nella rilevazione, valutazione,classificazione e aggiornamento dei valori contabili e della stesura contenuto del bilancio, si rende necessario proporre alla Giunta Regionale di prendere atto di quanto in premessa e modificare la decorrenza per l'applicazione del nuovo sistema di contabilità delle ASP, stabilendo che il recepimento formale da parte di ciascuna Azienda del Regolamento tipo approvato già con DGR n.1224/2021 avvenga entro e non oltre l'esercizio finanziario 2022 e produrrà i suoi effetti a decorrere dall' esercizio 2023 nonché,per l'effetto che sia modificato l'art 31 comma 2 dello schema tipo-approvato in allegato alla DGR 1224/2021;

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

Copertura Finanziaria ai sensi del D.Lgs. 118/2011 e ss.mm.ii.

La presente deliberazione non comporta implicazioni dirette e/o indirette di natura economico–finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore al welfare relatrice, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi del comma 4, lettera d), dell'articolo 4 della L.R. n. 7/1997, propone alla Giunta:

1. Di prendere atto delle premesse che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intendono integralmente riportate.
2. Di dare indirizzo affinche' il recepimento formale da parte di ciascuna alle ASP del Regolamento Tipo approvato già con DGR 1224/2021, avvenga entro e non oltre l'esercizio finanziario 2022 e produrrà i suoi effetti a decorrere dall' esercizio 2023.
3. Di modificare il Regolamento Tipo approvato già con DGR 1224/2021, limitatamente all'art 31 comma 2 che nella nuova formulazione letterale cosi recita " Il *Presente Regolamento produce i suoi effetti con l'approvazione del relativo Piano programmatico,del bilancio pluriennale di previsione , del bilancio economico preventivo annuale e del relativo bilancio* di *esercizio , secondo gli schemi allegati al presente regolamento .*"
4. Di dare atto che resta immutata nella restante parte la DGR n. 1224 /2021;
5. Di demandare al Dirigente ad interim della Sezione Inclusione Sociale Attiva l'adozione di tutti gli adempimenti conseguenti al presente deliberato, ivi compresa la notifica del presente Atto alle ASP della Regione Puglia e alla Sezione Raccordo al sistema Regionale presso la Presidenza;
6. Di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia in versione integrale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento, predisposto dalla Sezione Inclusione sociale attiva e innovazione delle reti sociali, ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

La Dirigente del Servizio
Inclusione Sociale attiva, Accessibilità
dei servizi sociali e Contrasto alle povertà
(Dr.ssa Caterina Binetti)

Il Dirigente ad interim della Sezione
Inclusione sociale attiva
(Dr.ssa Laura Liddo)

Il Direttore ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 31 luglio 2015, n. 443 e ss.mm.ii., NON RAVVISA osservazioni alla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Welfare
(Avv. Valentina Romano)

Sottoscrizione del soggetto politico proponente

L'Assessora al Welfare
Dr.ssa Rosa Barone

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA

LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessora al Welfare
- Viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento;
- a voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge.

DELIBERA

1. Di prendere atto delle premesse che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intendono integralmente riportate.
2. Di dare indirizzo affinche' il recepimento formale da parte di ciascuna alle ASP del Regolamento Tipo approvato già con DGR 1224/2021, avvenga entro e non oltre l'esercizio finanziario 2022 e produrrà i suoi effetti a decorrere dall' esercizio 2023 ;
3. Di modificare il Regolamento Tipo approvato già con DGR 1224/2021, limitatamente all'art 31 comma 2 che nella nuova formulazione letterale cosi recita " Il *Presente Regolamento produce i suoi effetti con l'approvazione del relativo Piano programmatico,del bilancio pluriennale di previsione , del bilancio economico preventivo annuale e del relativo bilancio* di *esercizio , secondo gli schemi allegati al presente regolamento .*"
4. Di dare atto che resta immutata nella restante parte la DGR n. 1224 /2021;
5. Di demandare al Dirigente ad interim della Sezione Inclusione Sociale Attiva l'adozione di tutti gli adempimenti conseguenti al presente deliberato, ivi compresa la notifica del presente Atto alle ASP della Regione Puglia e alla Sezione Raccordo al sistema Regionale presso la Presidenza ;
6. Di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia in versione integrale.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2202

Ferrotramviaria S.p.A.. Contratto di servizio, per il periodo 2022-2033, relativo al trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale nella Regione Puglia. Rettifica pre-informazione n. 387773-2017-IT. Approvazione relazione ex art. 34 d.l. 179/2012. Approvazione schema di contratto.

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, dott.ssa Anna MAURODINOIA, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL, dal Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità e confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, riferisce quanto segue.

VISTI

- il Regolamento (CE) 1370 del 23.10.2007 e ss. mm. e ii. (in particolare il Regolamento (CE) 2338 del 14.12.2016), relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, con particolare riferimento a:
    - art. 5, par. 6, relativo all'affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia;
    - art. 4, par. 4, relativo alla possibilità di estendere, sino al 50%, la durata del contratto di servizio in caso di apporto di beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura del servizio;
    - art. 7, par. 2 e 3, relativi agli adempimenti di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, a carico dell'Autorità competente, in caso di aggiudicazione diretta, rispettivamente un anno prima e nell'anno successivo all'aggiudicazione;
- la Comunicazione della Commissione UE (2014/C 92/01) sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 "*Conferimento alle Regioni ed 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*" e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare:
    - l'articolo 8 che prevede la delega delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale non in concessione a FS SpA;
    - l'articolo 17 che stabilisce che gli Enti competenti definiscano obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;
    - l'articolo 18 che prevede che l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sia regolato dai contratti di servizio;
- la Legge n. 99 del 23.07.2009, art. 61, relativa alla possibilità, per le Autorità competenti all'aggiudicazione dei contratti di servizio in materia di trasporto pubblico locale, di avvalersi della procedura di affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di cui all'art. 5 del citato Regolamento (CE) 1370/2007, anche in deroga alla disciplina di settore;
- il Decreto-Legge n. 179/2012, art. 34, comma 20, relativo all'obbligo di affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica "*sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma dell'affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste*", e art. 34-octies *"Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale*;
- l'art. 37 del Decreto-Legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

- l'art. 27 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96 *"Misure sul trasporto pubblico locale"*;
- il D.M. Trasporti 28 marzo 2018, n. 157 che, in attuazione dell'articolo 1, comma 84, della Legge 27 dicembre 2013, n. 147, definisce i costi standard per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e l'applicazione degli stessi;
- la Legge regionale 23 giugno 2008 n. 16 "*Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti*", la quale riconosce al sistema ferroviario pugliese il ruolo di struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale;
- la Legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale*" e ss. mm. e ii.;
- la Legge regionale 20 agosto 2012, n. 24 "*Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali e ss. mm. e ii.*";
- D. Lgs. 15 luglio 2015, n. 112 "*Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico*";
- D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50 "*Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie*".

VISTI altresì

- il 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;
- il D.Lgs. n. 17 aprile 2014 n. 70 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";
- il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (allegato alla delibera del Consiglio dell'Autorità per la regolazione dei Trasporti n.52 del 4 luglio 2014);
- l'art. 2 c. 461 della Legge 24 dicembre 2007 n. 244 che fissa le disposizioni che l'Autorità competente è tenuta ad applicare in sede di stipula dei contratti di servizio per tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali;
- l'Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013 n. 94/CU recante le linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi pubblici locali ai sensi del sopra richiamato articolo della L. 244/2007;
- la Delibera ART n. 106/2018 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*";

CONSIDERATO CHE

- in adempimento dell'obbligo di cui all'art. 3-*bis* del decreto-legge n. 138/2011 convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, anche la Regione Puglia ha organizzato, attraverso la L.R. n. 24/2012, l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Ambiti Territoriali Ottimali di estensione almeno provinciale;
- tale impostazione risulta, inoltre, coerente con la disciplina indicata nell'art. 48 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, ove è ribadito l'obbligo per le Regioni di determinare i bacini di mobilità del trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo;
- la L.R. n. 24/2012 regolamenta ed organizza, anche in conformità alla disciplina nazionale citata innanzi, lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica tra cui i servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevedendo che i medesimi siano organizzati ed erogati all'interno di Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e, inoltre, che la programmazione e l'organizzazione dei servizi sia riservata all'Organo di Governo d'Ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione;

- la medesima legge regionale, all'art. 23, c. 1, lett. b) istituisce, un Ambito Territoriale Ottimale di estensione regionale che, tra l'altro, comprende anche i servizi ferroviari. Tale istituzione è resa definitiva, secondo quanto previsto dal c. 1 del citato art. 23 della stessa legge, a fronte dell'approvazione del Piano Triennale dei Servizi di TPRL intervenuta con DGR n. 598/2016 di approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti e il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale, ai sensi di quanto previsto dall'art. 2 della L.R. n. 16/2008;
- per ciò che attiene i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale, la medesima Legge regionale, all'art. 19, c. 1 identifica nell'Ente Regione Puglia l'Organo di Governo del relativo Ambito;
- a mente della L.R. n. 18/2002 il Piano Triennale dei Servizi di TPRL, approvato con la citata DGR n. 598/2016, tra le altre cose ha definito:
    - l'insieme dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con indicazione dei servizi minimi, e
    - l'organizzazione dei servizi con individuazione delle reti e dei bacini;
- con la Deliberazione 9 dicembre 2019, n. 2304 "*L.R. n. 18/02 – Determinazione dei servizi minimi di TPRL ex art. 16 del D.Lgs. n. 422/1997 e dei costi standard quale riferimento per la quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta per gli EE.LL. che affidano servizi di TPL. Attribuzione delle risorse del Fondo Regionale Trasporti (FRT)*" la Giunta regionale, tra l'altro, ha determinato la stima del livello dei servizi minimi ferroviari (paragrafo 3.2.1) in 13'867'868 trenixkm/anno.

PREMESSO CHE in data 14 dicembre 2009 la Regione Puglia ha sottoscritto con Ferrotramviaria S.p.A. il "*Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale*" (rep. 10999 del 17.12.2009), avente durata di sei anni, dal 01.01.2010 al 31.12.2015, successivamente integrato in data 23 maggio 2013 (rep. 015049 del 31.05.2013) e in data 3 luglio 2017 (rep. 019362 del 05.07.2017). La disciplina contrattuale prevede esplicitamente, all'art. 3, la possibilità di rinnovare il medesimo contratto per ulteriori sei anni.
Con DGR n. 1453 del 02.08.2013 la Giunta regionale ha disposto, nel caso specifico di Ferrotramviaria s.p.a., di non avvalersi della facoltà di recedere dal contratto in essere, prorogando la scadenza dello stesso contratto di ulteriori sei anni, sino al 31.12.2021.

RICHIAMATA la nota prot. 10166/17/P del 08.09.2017 con la quale Ferrotramviaria s.p.a. ha presentato una proposta commerciale finalizzata alla aggiudicazione diretta, ex art. 5, par. 6, del Regolamento n. 1370/2007 a far data dal 01/01/2022 a tutto il 2028;

DATO ATTO che la Giunta Regionale, anche a fronte dell'offerta commerciale di cui innanzi, con propria Deliberazione n. 1480 del 28.09.2017 ha disposto, tra l'altro:
- di procedere all'aggiornamento, ai sensi dell'art. 21 del contratto di servizio in essere, del medesimo contratto previa rinegoziazione in conformità al mutato quadro normativo e regolatorio intervenuto;
- l'aggiudicazione diretta in favore di Ferrotramviaria s.p.a. del contratto dei servizi di trasporto ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Regolamento n. 1370/2007 per dieci anni, elevabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del citato regolamento;
- che i contratti conseguentemente sottoscritti annullano e sostituiscono la parte "servizi di trasporto" dei vigenti contratti di servizio (rep. 10999/2009, rep. 015049/2013 e rep. 019362/2017).

VISTO l'avviso di pre-informazione al mercato n. 387773-2017-IT, previsto dal citato art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo all'affidamento diretto a Ferrotramviaria s.p.a., art. 5, par. 6 dello stesso Regolamento, pubblicato nel Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S S189 del 03/10/2017;

ATTESO CHE
- l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con Delibera n. 49/2015 ha modificato il quadro

regolatorio di riferimento dei rinnovi contrattuali e degli affidamenti diretti dei servizi di trasporto ferroviario, individuando, tra le altre, efficaci previsioni atte a:

- identificare nettamente i rischi da ripartire in relazione ad un piano economico-finanziario (PEF) che mira a garantire l'equilibrio economico del contratto di servizio per tutta la sua durata;
- computare la compensazione per obblighi di servizio pubblico di cui all'affidamento, per evitare fenomeni di sovra-compensazione degli stessi;
- individuare standard di qualità per gli investimenti;

- con successiva Delibera n. 154 del 28 novembre 2019 "*Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017*" , la stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti ha integrato le misure regolatorie di cui alla Delibera ART n. 49/2015.
- con Delibera n. 48 del 30 marzo 2017, l'ART ha definito la metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento ed in particolare, tra le altre cose alla misura 4, pto. 11 e misura 6, p.to 2, ha previsto che gli Enti affidanti predispongano e trasmettano all'ART per eventuali osservazioni, una apposita relazione che illustri "*le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata*" in merito alla definizione dei lotti [...]". Con nota prot. 1775/2019 (acquisita al prot. AOO_078/747 del 27.02.2019) del 26.02.2019 l'ART ha fissato ed indicato alcune precisazioni in ordine agli obblighi di consultazione della stessa Autorità circa la citata relazione fissando, al contempo, anche un apposito schema di riferimento per la sua redazione;
- inoltre, con specifico riferimento all'affidamento di servizi di trasporto pubblico regionale e locale, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato, con Delibera n. 120 del 29 novembre 2018, le "*Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale*". Tali misure regolatorie, nel caso di affidamento diretto, prevedono tra l'altro che:
  a) la gestione dei servizi ferroviari affidati direttamente è suddivisa in più periodi regolatori, della durata massima di cinque anni e deve rispondere a criteri di efficienza ai sensi del Regolamento n. 1370/2007 e dal decreto-legge n. 50/2017, art. 48, c. 6 (misura 2, p.to 1);
  b) il Piano Economico Finanziario (PEF) allegato al contratto di servizio, tenga conto di processi di progressivo miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza delle gestioni, secondo quanto definito in un documento di programmazione del recupero di performance da richiedere all'affidatatario, nonché denominato Piano di Raggiungimento degli Obiettivi (PRO), da redigere per ogni periodo regolatorio, secondo il monitoraggio di specifici indicatori di efficacia ed efficienza (KPI) (misura 1, p.to 3 e misura 1, p.to 4);
  c) nei contratti di servizio sono indicate specifiche previsioni volte a responsabilizzare l'Aggiudicatario rispetto al raggiungimento dei livelli obiettivi prefissati nel PRO (misura 2, par.4, lett. c);
  d) prima della stipula del Contratto di Servizio l'Ente Affidante trasmette il PEF (misura 2, p.to 4) ed il PRO (misura 2, p.to 4) all'Autorità di Regolazione dei Trasporti affinchè la stessa possa formulare eventuali osservazioni nei termini previsti (misura 2, p.to 7);
- con la Delibera n. 16 del 8 febbraio 2018 Atto di regolazione recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico*", l'ART ha individuato le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico.

CONSIDERATO CHE

- L'AGCM (Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato), l'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) e l'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione), in data 25.10.2017 hanno emanato una segnalazione congiunta riguardante le procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario. Tale segnalazione, pur non avendo portata e valore vincolante, fornisce indicazioni di orientamento ed auspicio nei confronti degli enti affidanti, quali:

- ribadisce che l'affidamento diretto costituisce una "modalità organizzativa" che le autorità competenti possono scegliere liberamente, ai sensi dell'art. 5, par. 6, del Regolamento (CE) 1370/2007 in deroga alla procedura di gara prevista dall'art. 5, par. 3, dello stesso Regolamento;
- specifica che gli adempimenti di pubblicazione previsti dall'art. 7, par. 2 e 3 del Regolamento non esauriscono gli obblighi gravanti in capo agli enti affidanti, che hanno altresì l'obbligo di operare un confronto competitivo tra le offerte giunte da altri operatori interessati e quella del soggetto individuato come affidatario diretto, al fine di rispettare i principi generali di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento posti a fondamento del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;
- sottolinea che, in caso di affidamento diretto, le autorità competenti hanno obblighi motivazionali più stringenti rispetto al caso di procedura di gara pubblica, sia riguardo alla scelta della procedura che alla scelta dell'affidatario, in particolare quando, a seguito della pubblicazione dell'avviso di cui all'art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) 1370/2007, siano pervenute due o più manifestazioni di interesse;

– la procedura di affidamento diretto per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto ferroviario, come attualmente disciplinata dal citato Regolamento (CE) 1370/2007, costituisce quindi una modalità espressamente contemplata e non vietata dalla vigente legislazione nazionale in favore della alternativa procedura di gara (L. 99/2009, art. 61).

VERIFICATO che successivamente alla pubblicazione del citato avviso di preinformazione n. 387773-2017-IT pubblicato sulla GUUE GU/S S189 del 03/10/2017, ad oggi non si sono registrate manifestazioni di interesse rispetto all'affidamento di che trattasi;

VISTA la Sentenza del 24 ottobre 2019 della Corte di Giustizia Europea, Decima Sezione, si è pronunciata sull'interpretazione dell'art. 7 par. 2 e 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, affermando che "*[…] deve essere interpretato nel senso che le autorità nazionali competenti che intendano procedere all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono tenute, da un lato, a pubblicare o comunicare agli operatori economici potenzialmente interessati tutte le informazioni necessarie affinché essi siano in grado di predisporre una offerta sufficientemente dettagliata e idonea a costituire oggetto di una valutazione comparativa e, dall'altro, ad effettuare una siffatta valutazione comparativa di tutte le offerte eventualmente ricevute in seguito alla pubblicazione di tali informazioni*".

DATO ATTO

– del complesso ed articolato processo di negoziazione del contratto di servizio che la Regione e Ferrotramviaria s.p.a. hanno condotto in aderenza all'indirizzo espresso con DGR n. 1480/2017 ed in conformità al quadro normativo e regolatorio applicabile al caso di specie oltre che ai cronoprogrammi dei lavori di potenziamento ed adeguamento della rete ferroviaria regionale che insistono nel perimetro di affidamento dei servizi di trasporto di che trattasi;
– che la proposta commerciale di Ferrotramviaria s.p.a., tanto in termini di esercizio dei servizi tanto in termini di investimenti, stante l'interesse della medesima impresa ferroviaria di supportare la Regione al progressivo incremento della qualità delle esperienze di viaggio degli utenti del servizio ferroviario regionale, nonché nella crescita dei passeggeri trasportati, si è arricchita, durante la fase negoziale del contratto, di ulteriori impegni, tra cui l'apporto di consistenti investimenti in autofinanziamento a carico di Ferrotramviaria per circa € 20 milioni.

DATO ALTRESÌ ATTO che

- la Delibera ART 154/2019, con riferimento alla sua applicazione, prevede alla Misura 1 Punto 5 che "*In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravi amministrativi, l'Ente Affidante può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della*

delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo 7 par. 2 del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la provedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c)";

- con riferimento alla misura regolatoria 2, p.to 4 della Delibera n. 120/2018 la Regione ha richiesto *(nota AOO_078/732 del 27.02.2019) i parametri di cui agli alinea i) e ii) della Delibera ART 120/2018, Misura 2, punto 4, lettera a); A tale richiesta l'ART ha fornito i parametri ex Delibera n. 120/2018 utilizzati alla base dell'elaborazione del PEF e del PRO; la Regione Puglia ha predisposto, limitatamente all'affidamento del contratto di servizio Ferrotramviaria s.p.a., la relazione ex misura 4, pto. 11 e misura 6, p.to 2 Delibera n. 48/2017, trasmettendola all'Autorità di Regolazione dei Trasporti con nota prot. AOO_078/5014 del 23.12.2019;*
- *con nota prot. n. 1247 del 24/01/2020 (acquisita al prot. AOO_078/257 del 28.01.2020) l'AR*T ha richiesto di procedere alla predisposizione di un'unica relazione *ex* delibera 48/2017, ricomprendendo tutti i lotti dei servizi di trasporto da affidare ricadenti nella competenza della Regione Puglia, in luogo di relazioni distinte per singolo affidamento;
- raccogliendo le indicazioni fornite con il riscontro di cui al precedente alinea, la Regione Puglia con nota prot. AOO_078/3008 del 08.09.2020 ha modificato, integrato ed unificato i contenuti delle c.d. "relazioni sui lotti" (ex Delibera ART n. 48/2017), includendo, inoltre, i contenuti previsti dalla Delibera ART n. 120/2018, Misura 2, punto 7 (PRO e PEF);
- l'ART, con nota prot. 15410 del 13.10.2020 (acquisita al prot. AOO_078/3583 del 15.10.2020) ha preso atto delle assunzioni della Regione in merito alla configurazione dei lotti di affidamento derivanti dalla DGR n. 598/2016 di approvazione del Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017 intervenuta antecedentemente rispetto alla Delibera ART n. 48/2017. Inoltre l'Autorità ha richiesto integrazioni al PRO ed al PEF annessi alla citata relazione dei lotti (RdL) ;
- le integrazioni richieste al PRO, con la nota ART di cui innanzi sono state trasmesse dalla Regione Puglia con nota prot. AOO_078/1391 del 22.03.2021;
- con nota prot. 5601 del 27.04.2021 l'ART ha richiesto ulteriori specificazioni/integrazioni rispetto al PRO elaborato;
- la Regione Puglia ha riscontrato con nota prot. AOO_078/2068 del 13.05.2021 le richieste di ART fornendo indicazioni in ordine a quanto richiesto (ver. 3.3 del 13.05.2021) di integrazione al PRO;
- l'ART con l'ultima versione di PRO e PEF, di cui innanzi, ha fornito delle osservazioni con nota prot. n. 9660 del 17.06.2021 (acquisita al prot. AOO_078/3489 del 31.08.2021), le quali sono state analizzate dalla Regione Puglia raccogliendo gli esiti nell'allegato B al presente atto per costituirne parte integrante e sostanziale;
- le evidenze della attività istruttoria tecnica relativa al presente atto, secondo quanto previsto dalle prescrizioni contenute nella DGR 2100/2019 di approvazione delle "linee guida per la predisposizione delle proposte di deliberazione della Giunta Regionale" così come specificate dalla nota AOO_022/1891 del 10/12/2020, sono integrate dalla relazione di cui in allegato B parte integrante e sostanziale del presente atto;

CONSIDERATO che

- la Regione intende garantire gli impegni programmatici assunti rispetto al miglioramento delle esperienze di viaggio degli utenti del trasporto pubblico di interesse regionale e locale e, con riferimento al trasporto ferroviario, ha interesse a garantire ogni sforzo orientato anche all'incremento delle prestazioni energetiche e di comfort dei mezzi di trasporto uniformando gli standard qualitativi e prestazionali della flotta dei treni regionali;
- in tal senso, la proposta commerciale di Ferrotramviaria contiene elementi di arricchimento della flotta destinata al trasporto ferroviario regionale che prevedono l'acquisizione di quattro nuovi elettrotreni di nuova generazione in compartecipazione finanziaria di Ferrotramviaria per € 11,424 milioni;

- lo schema di contratto di servizio, in allegato A parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, prevede, fra l'altro:
  - l'adozione di un modello di calcolo delle compensazioni per il pubblico servizio aggiornato rispetto alle più recenti indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e basato su un Piano Economico Finanziario (PEF) e una chiara definizione dei rischi a carico di Ferrotramviaria e della Regione;
  - un sistema di gestione del contratto, in coerenza con i principi del Regolamento n. 1370/2007, basato su un PEF che consente il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario del contratto stesso nell'arco dell'intera durata contrattuale anche attraverso obiettivi quantificabili e misurabili per ogni anno;
  - investimenti complessivi da parte di Ferrotramviaria per circa € 20 milioni, di cui oltre € 11 milioni per il rinnovo di quattro elettrotreni da immettere in esercizio entro il 2026;
  - la durata dodecennale del contratto di servizio, ex art. 4 par. 4 del Regolamento n. 1370/2007, quale durata minima necessaria a garantire l'equilibrio economico finanziario del contratto, anche in considerazione della durata ultradecennale degli ammortamenti relativi agli investimenti cui è obbligato il soggetto affidatario;
  - benefici finanziari derivanti dalla previsione dell'incremento del numero di passeggeri trasportati;
  - l'aderenza alle indicazioni della Delibera ART n. 16/2018 in ordine alla garanzia dei livelli di qualità del servizio reso, compresa la strutturazione di un sistema di monitoraggio, verifica e controllo degli indici della qualità del servizio;
  - un progressivo miglioramento delle prestazioni dell'impresa ferroviaria in termini di qualità del servizio reso: affidabilità, puntualità e confort di viaggio;
  - la previsione di specifiche penali contrattuali, anche indicizzate al tasso reale di inflazione, applicabili in caso di mancato raggiungimento delle performance relative agli indici di qualità, oltre che per il mancato raggiungimento degli obiettivi di efficientamento di cui alla Delibera ART n. 120/2018, nonché significative penali per il mancato rispetto del crono programma di immissione in servizio del nuovo materiale rotabile e per la mancata comunicazione di dati e informazioni verso la regione;
  - l'aumento dei passeggeri trasportati e specifici impegni inerenti il recupero dell'evasione tariffaria;
  - il progressivo incremento della produzione di servizi ferroviari in occasione delle riconfigurazioni delle rete ferroviaria regionale, sino a 2'000'000 trenixkm/anno;
  - interventi calibrati di adeguamento delle tariffe, per i quali risulta espletata la procedura di consultazione di cui all'art. 26, co.1 della L.R. n. 18/2002 come evidenziato in allegato B, secondo il seguente prospetto:

anno	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

per detti incrementi, sono fatte salve le previsioni sulla "Disciplina Tariffaria" di cui alla Legge regionale 31.10.2002 n. 18, art. 26 comma 2. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse inferiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi previsti nel suddetto prospetto; qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse superiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi NIC, al lordo dei tabacchi, previsti per legge, assorbenti le previsioni del prospetto, con conseguente effetto sul PEF contrattuale;

DATO ALTRESÌ ATTO che, alla luce di tutto quanto sopra, nonchè in considerazione delle revisioni e delle

integrazioni proposte, con nota AOO_078/3090 del 22/07/2021, da Ferrotramviaria s.p.a., che comportano la modifica della data di inizio e durata previste del contratto di servizio pubblico, oltre che del valore stimato del contratto, risulta necessario procedere, ex art. 7 par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, alla pubblicazione di avviso di rettifica al richiamato avviso di preinformazione, secondo le indicazioni fornite alla Regione Puglia dall'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea – TED Helpdesk nella corrispondenza intercorsa in data 25/11/2021.

ATTESO CHE

- l'art. 34 c. 20 del *decreto-legge* 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221, prevede: *"[…] per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità fra gli operatori, l'economicità della gestione e garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste*";
- l'art. 7, par. 1 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 prevede che l'Autorità competente, una volta l'anno, pubblichi una "relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza. […];
- in allegato B al presente provvedimento, per costituirne parte integrale e sostanziale è presentata la "*Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrotramviaria s.p.a., ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007*" ai sensi delle sopra richiamate norme;

DATO ATTO CHE

- l'articolo 16-*bis*, c. 1 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come modificato dall'articolo 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, ha istituito il *Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario*, (FNT), cui la Regione Puglia ha accesso;

- il DPCM 11 marzo 2013 e ss. mm. e ii. ha disciplinato i criteri e le modalità con cui ripartire il medesimo fondo tra le Regioni aventi diritto, tenendo conto dei principi fissati dal c. 3, art. 16-bis del *decreto-legge* 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, fissando, all'art. 1, la "*Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario*";

- l'articolo 27, comma 2, del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 indica, tra gli altri, i seguenti criteri di riparto del medesimo fondo, da applicare sin dal 2020:

  "a) suddivisione tra le regioni di una quota pari al dieci per cento dell'importo del Fondo sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi […];

  b) suddivisione tra le regioni di una quota pari, per il primo anno, al dieci per cento dell'importo del Fondo in base a quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di determinazione dei costi standard, di cui all'art. 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. […]

c) suddivisione della quota residua del Fondo, sottratto quanto previsto dalle lettere a) e b), secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al DM 11 novembre 2014 […]";

- il c. 9 del medesimo art. 16-*bis* prevede che "*La regione non può avere completo accesso al Fondo (..) se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3*"

DATO altresì atto che

- con DPCM 16 novembre 2000, sono attribuite alle regioni le risorse finanziarie di cui all'allegato 2 allo stesso DPCM , in conformità a quanto previsto dai singoli accordi di programma stipulati tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le Regioni interessate ai sensi degli articoli 8 e 12 del D.Lgs. n.422/1997 e ss. mm. e ii.

VERIFICATO che

- la Regione Puglia, quale autorità competente così come definita all'art. 2, par. 1, lett. b) del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss.mm. e ii., al fine di garantire la prestazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, rispetto all'ambito individuato negli atti di programmazione regionale ed operato da Ferrotramviaria s.p.a., ha definito gli obblighi di servizio pubblico nel contratto di servizio di cui in allegato A al presente atto;
- individuati i predetti obblighi di servizio pubblico, affinchè l'affidatario possa considerare il proprio interesse commerciale ad assumere i predetti obblighi, la Regione Puglia ha, conseguentemente, stimato, per tutto il periodo di vigenza dei predetti obblighi la loro compensazione economica attraverso il riconoscimento di un corrispettivo contrattuale oltre attraverso l'attribuzione, all'affidatario, dei relativi ricavi da traffico;

ATTESO CHE, per gli anni di vigenza del contratto di servizio di cui al presente atto la spesa annua derivante dalla sottoscrizione del medesimo contratto troverà copertura nell'ambito degli stanziamenti dei pertinenti capitoli di spesa dei bilanci successivi e, qualora le compatibilità complessive degli stessi non consentissero la sostenibilità finanziaria dei citati oneri di spesa, si provvederà all'attivazione della clausola di riduzione dei servizi per incapienza dei fondi.

DATO ATTO CHE a mente di quanto previsto dal Comunicato del Presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) del 16.10.2019 il contratto di servizio in argomento risulta soggetto all'acquisizione del CIG.

DATO altresì atto che il complessivo procedimento di analisi tecnico-giuridica del contratto di servizio allegato, cui afferisce la presente deliberazione, è stata supportata da Deloitte Legal starl, giusta Atto Dirigenziale n. 163 del 16/12/2021 del dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità.

tutto quanto sin qui premesso e considerato,

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI ALLA L.R. 28/01 E SS. MM. II. E AL D. LGS. 118/2011

Alla copertura finanziaria del Contratto di cui si propone l'approvazione, concorrono le risorse dello Stato derivanti dal "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario" istituito con l'art. 16 bis del D. Lgs. 95/2012 e s.m.i., risorse dello Stato destinate all'attivazione di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997, nonchè le risorse del bilancio autonomo regionale che saranno annualmente autorizzate con la legge di bilancio:

CRA: 16-03

1) **Bilancio Vincolato**

- Parte Entrata
  Capitolo di entrata: 2053457 "Fondo per il trasporto pubblico locale ex art. 16 bis del D.L. 95/2012 come sostituito dall'art. 1 c. 301 della legge n. 228/2012"
  Piano dei conti finanziario: 1.01.04.09
  Codice UE: 2 – Entrata ricorrente
  Debitore: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
  Titolo giuridico: decreto ministeriale da acquisire per ciascuna annualità 2022-2033
- Parte Spesa
  Capitolo di spesa: 551047 "Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97"
  Codice UE: 8 – Spesa ricorrente
  Missione: 10; Programma: 1; Titolo: 1; Macroaggregato: 3
  Piano dei conti finanziario: 1.03.02.15

- Parte Entrata
  Capitolo di entrata: 2055301 "Trasferimenti statali vincolati all'attivazione di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 D.Lgs. n. 422/1997."
  Piano dei conti finanziario: 2.01.01.01
  Codice UE: 2 – Entrata ricorrente
  Debitore: Ministero dell'Economia e delle Finanze
  Titolo giuridico: decreto ministeriale da acquisire per ciascuna annualità 2022-2033
- Parte Spesa
  Capitolo di spesa: 552031 "Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97"
  Codice UE: 8 – Spesa ricorrente
  Missione: 10; Programma: 1; Titolo: 1; Macroaggregato: 3
  Piano dei conti finanziario: 1.03.02.15

  All'accertamento e all'impegno si procederà con atto dirigenziale della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, nel corrispondente esercizio, nei limiti di quanto stabilito dai decreti di riparto del Fondo Nazionale Trasporti, da acquisire agli atti negli esercizi di riferimento, ai sensi del principio contabile di cui all'allegato 4/2 del D. Lgs. 118/2011 e s.m.i., paragrafo 3.6.b.

2) Bilancio Autonomo

Capitolo di spesa: 552135 "Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari"
Codice UE: 8 – Spesa ricorrente
Missione: 10; Programma: 1; Titolo: 1; Macroaggregato: 3
Piano dei conti finanziario: 1.03.02.15

All'impegno di spesa si procederà con atto dirigenziale della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, nel corrispondente esercizio

Per il 2022 e sino al 2033, la copertura finanziaria del Contratto sarà garantita dalle risorse dello Stato a valere sul "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale ferroviario nelle regioni a statuto ordinario – istituito con l'art. 16 bis del D. Lgs. 95/2012, come sostituito dal comma 301 art. 1 della L. 228/2012 (Legge di stabilità 2013)", da risorse dello Stato vincolate all'attivazione di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 D.Lgs. n. 422/1997 e dalle integrazioni, secondo le necessità, delle risorse sul bilancio autonomo della Regione Puglia che saranno annualmente autorizzate con la legge di bilancio.

La Giunta Regionale, con l'approvazione del presente Atto, ritiene che sussistano i presupposti e le condizioni per:

a) autorizzare, in favore di Ferrotramviaria s.p.a. (C.F. 00431220581 e P.I. 00890311004) per la copertura del costo del nuovo contratto di servizio, la spesa complessiva pari ad € 301.810.113,74 (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2023, mentre per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

ANNO	CAP 551047 Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	CAP 552031 Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97	CAP 552135 Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	TOTALE	SCADENZA
2022	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	5'141'372.12 €	26'236'071.11 €	31/12/2022
2023	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	5'787'796.76 €	26'882'495.75 €	31/12/2023
2024	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	2'256'079.23 €	23'350'778.22 €	31/12/2024
2025	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'055'259.61 €	24'149'958.60 €	31/12/2025
2026	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'272'609.24 €	24'367'308.23 €	31/12/2026
2027	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'491'915.01 €	24'586'614.00 €	31/12/2027
2028	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'713'194.54 €	24'807'893.53 €	31/12/2028
2029	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'936'465.58 €	25'031'164.57 €	31/12/2029
2030	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'161'746.06 €	25'256'445.05 €	31/12/2030
2031	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'389'054.07 €	25'483'753.06 €	31/12/2031
2032	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'618'407.84 €	25'713'106.83 €	31/12/2032
2033	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'849'825.81 €	25'944'524.79 €	31/12/2033

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. d) della L.R. 7/1997 e della L.R. 18/2002, propone alla Giunta di adottare il seguente atto finale disponendo di:

1. Considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo.
2. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica, ex art. 7, par. 2 Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., alla pre-informazione al mercato n. 387773-2017-IT, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa.
3. Approvare, ai sensi dell'art. 34 c. 20 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221 la "Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrotramviaria s.p.a., ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007" in allegato B alla presente deliberazione per costituirne parte integrale e sostanziale.
4. Approvare, ai sensi dell'art. 19, c. 4 della L.R. n. 18/2002 lo schema di contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo dal 01.01.2022 al

31.12.2023, da stipularsi tra Regione Puglia e Ferrotramviaria s.p.a., riportato in allegato A alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, unitamente agli allegati.

5. Disporre, limitatamente ai servizi di trasporto pubblico di cui al contratto di servizio di cui in allegato A, nei termini della tabella che segue, gli interventi di adeguamento delle tariffe:

anno	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

precisando che per detti incrementi, sono fatte salve le previsioni sulla "Disciplina Tariffaria", di cui alla Legge regionale 31.10.2002 n. 18, art. 26 comma 2. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse inferiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi previsti nel suddetto prospetto. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse superiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi NIC, al lordo dei tabacchi, previsti per legge, assorbenti le previsioni del prospetto, con conseguente rimodulazione del PEF contrattuale.

6. Stimare in euro 301'810'113.74 (per il periodo 01.01.2022 – 31.12.2033), IVA inclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di Ferrotramviaria s.p.a., derivanti dal Piano Economico Finanziario allegato al Contratto.

7. Autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'allegato contratto di servizio tra Regione Puglia e Ferrotramviaria s.p.a., con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione del contratto alla data di decorrenza del contratto medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, anche agli allegati (es. programmi di esercizio), nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.

8. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità l'espletamento dei successivi obblighi di pubblicità e informazione previsti dall'art. 7 del citato Regolamento (CE) 1370/2007.

9. Autorizzare, in favore di Ferrotramviaria s.p.a. (C.F. 00431220581 - P.I. 00890311004) la spesa complessiva pari ad € 301'810'113.74 (euro trecentounomilioniottocentodiecimilacentotredici/74) (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2023. Per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

ANNO	**CAP 551047** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	**CAP 552031** Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97	**CAP 552135** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	**TOTALE**	**SCADENZA**
2022	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	5'141'372.12 €	26'236'071.11 €	31/12/2022
2023	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	5'787'796.76 €	26'882'495.75 €	31/12/2023
2024	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	2'256'079.23 €	23'350'778.22 €	31/12/2024
2025	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'055'259.61 €	24'149'958.60 €	31/12/2025
2026	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'272'609.24 €	24'367'308.23 €	31/12/2026
2027	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'491'915.01 €	24'586'614.00 €	31/12/2027
2028	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'713'194.54 €	24'807'893.53 €	31/12/2028
2029	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'936'465.58 €	25'031'164.57 €	31/12/2029
2030	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'161'746.06 €	25'256'445.05 €	31/12/2030
2031	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'389'054.07 €	25'483'753.06 €	31/12/2031
2032	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'618'407.84 €	25'713'106.83 €	31/12/2032
2033	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'849'825.81 €	25'944'524.79 €	31/12/2033

10. disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito della Regione Puglia.

11. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, ogni altro consequenziale adempimento per la piena attuazione del presente provvedimento e la notifica del presente provvedimento alla società Ferrotramviaria s.p.a.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL *Antonio V. SCARANO*

Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità *Carmela Iadaresta*

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni sulla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità *Vito Antonio ANTONACCI*

L'ASSESSORE PROPONENTE

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile *Anna MAURODINOIA*

L A G I U N T A

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
- viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

Per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, condivise e approvate di:

1. Considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo.
2. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica, ex art. 7, par. 2 Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., alla pre-informazione al mercato n. 387773-2017-IT, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa.

3. Approvare, ai sensi dell'art. 34 c. 20 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221 la "Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrotramviaria s.p.a., ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007" in allegato B alla presente deliberazione per costituirne parte integrale e sostanziale.
4. Approvare, ai sensi dell'art. 19, c. 4 della L.R. n. 18/2002 lo schema di contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo dal 01.01.2022 al 31.12.2023, da stipularsi tra Regione Puglia e Ferrotramviaria s.p.a., riportato in allegato A alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, unitamente agli allegati.
5. Disporre, limitatamente ai servizi di trasporto pubblico di cui al contratto di servizio di cui in allegato A, nei termini della tabella che segue, gli interventi di adeguamento delle tariffe:

anno	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

precisando che per detti incrementi, sono fatte salve le previsioni sulla "Disciplina Tariffaria", di cui alla Legge regionale 31.10.2002 n. 18, art. 26 comma 2. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse inferiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi previsti nel suddetto prospetto. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse superiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi NIC, al lordo dei tabacchi, previsti per legge, assorbenti le previsioni del prospetto, con conseguente rimodulazione del PEF contrattuale.
6. Stimare in euro 301'810'113.74 (per il periodo 01.01.2022 – 31.12.2033), IVA inclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di Ferrotramviaria s.p.a., derivanti dal Piano Economico Finanziario allegato al Contratto.
7. Autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'allegato contratto di servizio tra Regione Puglia e Ferrotramviaria s.p.a., con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione del contratto alla data di decorrenza del contratto medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, anche agli allegati (es. programmi di esercizio), nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
8. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità l'espletamento dei successivi obblighi di pubblicità e informazione previsti dall'art. 7 del citato Regolamento (CE) 1370/2007.
9. Autorizzare, in favore di Ferrotramviaria s.p.a. (C.F. 00431220581 - P.I. 00890311004) la spesa complessiva pari ad € 301'810'113.74 (euro trecentounomilioniottocentodiecimilacentotredici/74) (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2023. Per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

ANNO	**CAP 551047** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	**CAP 552031** Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97	**CAP 552135** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	**TOTALE**	**SCADENZA**
2022	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	5'141'372.12 €	26'236'071.11 €	31/12/2022
2023	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	5'787'796.76 €	26'882'495.75 €	31/12/2023
2024	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	2'256'079.23 €	23'350'778.22 €	31/12/2024
2025	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'055'259.61 €	24'149'958.60 €	31/12/2025
2026	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'272'609.24 €	24'367'308.23 €	31/12/2026

2027	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'491'915.01 €	24'586'614.00 €	31/12/2027
2028	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'713'194.54 €	24'807'893.53 €	31/12/2028
2029	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	3'936'465.58 €	25'031'164.57 €	31/12/2029
2030	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'161'746.06 €	25'256'445.05 €	31/12/2030
2031	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'389'054.07 €	25'483'753.06 €	31/12/2031
2032	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'618'407.84 €	25'713'106.83 €	31/12/2032
2033	14'897'216.99 €	6'197'482.00 €	4'849'825.81 €	25'944'524.79 €	31/12/2033

10. disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito della Regione Puglia.
11. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, ogni altro consequenziale adempimento per la piena attuazione del presente provvedimento e la notifica del presente provvedimento alla società Ferrotramviaria s.p.a.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

ALLEGATI

Iadaresta Carmela
22.12.2021
13:20:42
GMT+01:00

ALLEGATO A - ***Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Puglia e Ferrotramviaria s.p.a. anni 2022-2033 con*** **RELATIVI N. 12 ALLEGATI**

ALLEGATO B - ***Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti Previsti per l'affidamento diretto, ai sensi dell'articolo 5 par. 6 del Regolamento (CE) 1370/2007 e ss. mm. e ii., dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrotramviaria s.p.a..***

ALLEGATO A

CONTRATTO DI SERVIZIO

PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO

DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE

TRA

REGIONE PUGLIA

E

FERROTRAMVIARIA S.p.a.

ANNI 2022-2033

CIG: [-]

L'anno 2021, il giorno [-] del mese di [-] con la presente scrittura privata

tra

la Regione Puglia in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Bari, Lungomare N. Sauro, 33 codice fiscale 80017210727, rappresentata dall'ing. Carmela Iadaresta, che interviene ed agisce in qualità di Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità (di seguito, per brevità, anche denominata "Regione")

e

Ferrotramviaria S.p.A. - società per azioni con sede legale e amministrativa in Roma, Piazza G. Winckelmann n. 12, Codice Fiscale 00431220581 e Partita IVA 00890311004, capitale sociale Euro 5.000.000,00 interamente versato, iscritta al registro delle Imprese di Roma al n. 00431220581, iscritta al R.E.A. al n. RM 83839, la quale interviene nel presente atto in persona [-], in qualità di [-] (di seguito, per brevità, indicata anche FT-DT) le quali, nel seguito, anche deonominate "Parti", congiuntamente, e "Parte", singolarmente,

PREMESSO

1. che Ferrotramviaria s.p.a. è società per azioni avente ad oggetto la prestazione di servizi relativi alla mobilità e operante nel settore del trasporto ferroviario di passeggeri in virtù delle Licenze rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.34 del 19 febbraio 2004, e n. 3/N del 23 marzo 2012 e del Certificato di Sicurezza di Sicurezza parte A n. IT1120190001 e parte B n**.** IT 1220190001 rilasciato dalla Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel prosieguo A.N.S.F. oggi ANSFISA);
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 non già in concessione a Ferrovie dello Stato;
3. che i rapporti fra FT-DT 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*";
   - Legge 23 luglio 2009, n. 99 "*Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonche' in materia di energia*" e ss. mm. e ii.;
   - Regolamento (CE) 2007/1370 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 "*relativo ai servizi pubblici di trasposto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70"* e, ss.mm. e ii. (di seguito, anche, Reg. 1370);

- Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;
- Comunicazione della Commissione UE (2014/C 92/01) sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- 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 e, ss.mm. e ii. (di seguito, anche Reg. 1371);
- Comunicazione della Commissione UE (2015/C 220/01) sugli orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221;
- Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la "*Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*";
- Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 "*Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"*;
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie";
- decreto-legge 6 giugno 2011, n. 201, art. 37, convertito con modificazioni nella Legge 22 dicembre 2011, n. 214 e ss.mm. e ii., di istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- Legge Regionale 31 ottobre 2002 n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale";*
- Legge Regionale 20 agosto 2012, n. 24 *"Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali";*
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 4 luglio 2014, n. 52 inerente il procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 25 febbraio 2021, n. 28 che approva "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami*";
- 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 30 marzo 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 25 ottobre 2018 n. 106 "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*"
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018, n. 120 che detta le "*Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale*";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 "*Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017*";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 12 marzo 2020, n. 65 "Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019, di approvazione dell'atto di regolazione recante "Revisione della delibera n. 49/2015 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 luglio 2021 n. 113 "Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020";

- Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013, n. 94/CU recante linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte dei servizi ai sensi della legge n. 244/2007;

5. che, in data 14 dicembre 2009 rep 10999, successivamente integrato in data 23 maggio 2013 rep 015049 e in data 3 luglio 2017 rep 019362 la Regione e FT-DT hanno sottoscritto il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale con scadenza al 31.12.2021;
6. che, in data 8 settembre 2017 con nota prot. n. 10166/17/P (acquisita al prot. della Regione Puglia AOO_078/2418 del 21/09/2017), FT-DT 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 dal 2022 al 2028, ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Reg. 1370;
7. che la Regione, constatata la convenienza della proposta commerciale di FT-DT, coerente con gli obiettivi di: valorizzazione del servizio di trasporto ferroviario regionale, asse portante del sistema di trasporto pubblico locale, e di riequilibrio modale tra il servizio pubblico e l'auto privata, in data 28 settembre 2017, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1480/2017, ha disposto l'aggiudicazione diretta in favore della società Ferrotramviaria s.p.a. del contratto di servizio di trasporto pubblico per ferrovia, ai sensi dell'art. 5, par. 6, del Reg. 1370 e ss.mm. e ii., a decorrere dal 1 ottobre 2018 e sino al 31.12.2027, prorogabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del medesimo Regolamento dando seguito agli obblighi di pubblicità previsti dall'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento ovvero alla pubblicazione del relativo avviso di pre-informazione al mercato, circa l'affidamento diretto a FT-DT del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale;
8. che, conseguentemente, sulla GUUE GU/S S189 del 03/10/2017 è stato pubblicato, conformemente a quanto disposto dal Reg. 1370, art. 7, par. 2, l'avviso di preinformazione 387773-2017-IT;
9. che i rapporti reciproci fra le Parti sono difatti regolamentati nel rispetto dei principi di cui al Reg. 1370, al fine di assicurare a FT-DT, 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;
10. che, con nota acquisito al prot. AOO_078/PROT 22/07/2021 - 0003090 FT-DT ha aggiornato la proposta commerciale di cui al sub 7 con l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio per il periodo di dodici anni (2022-2033) che la Regione ha reputato di proprio interesse;
11. che la sottoscrizione di un nuovo contratto per la durata complessiva di 12 (dodici) 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, anche in considerazione degli investimenti proposti da FT-DT;

12. che la maggior durata del contratto consente al soggetto affidatario una maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti a proprio carico a beneficio della Regione e dei fruitori del servizio beneficiari degli effetti di investimenti altrimenti non sostenibili per durate inferiori del contratto;
13. che, nel rispetto del Reg. 1370, le Parti, con il presente contratto di servizio (nel prosieguo anche solo "**Atto**" o "**Contratto**"), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l'affidamento diretto per il periodo 2022 – 2033;
14. che, ulteriore obiettivo della Regione, condiviso da FD-TD, è massimizzare l'incremento del numero di viaggiatori che ogni giorno usano il treno, attraverso un significativo miglioramento dell'offerta ferroviaria in termini di qualità, flessibilità, frequenza e coordinamento con gli altri mezzi di trasporto, al fine di pervenire ad un riequilibrio modale del mezzo collettivo rispetto al mezzo privato, anche attraverso un modello di offerta che, con le integrazioni con gli altri gestori, incrementi la frequenza delle corse nelle aree urbane e suburbane a maggiore domanda garantendo, nello stesso tempo, la riduzione dei tempi di percorrenza nei collegamenti tra centri più distanti. La Regione indirizzerà la pianificazione degli orari dei propri servizi regionali al fine di favorirne il coordinamento nei nodi di interscambio di Bari e Barletta;
15. che, il volume dei servizi minimi di trasporto pubblico oggetto delle obbligazioni di servizio pubblico descritte nel presente contratto, risulta coerente alle determinazioni di cui al par. 3.2.1 della citata DGR 2304/2019 e ss.mm. e ii.;
16. che la Regione Puglia con nota prot. AOO_078/732 del 27/02/2019 ha richiesto ad ART (riscontro ART prot. 2452 del 13.03.2019) i parametri utili a definire i caratteri di efficacia ed efficienza dell'affidamento diretto, di cui alla Misura Misura 2(4,a) della Delibera ART n. 120/2018;
17. che, sulla base dei parametri di cui al precedente alinea è stato concordato tra le Parti un Piano di Raggiungimento degli Obiettivi regolatori (PRO), nel quale sono definiti obiettivi di efficacia ed efficienza, nonché le azioni di miglioramento delle performance del servizio di trasporto per il primo periodo regolatorio (triennale), in aderenza al Piano Economico Finanziario (PEF) riferito all'intero periodo di affidamento;
18. che la Regione ha inviato all'ART ha inviato il PEF ed il PRO, unitamente alle successive integrazioni richieste dalla medesima Autorità, ottenendo risposta con nota port. ART 9660 del 17/06/2021;
19. che a seguito della nota ART sono stati rielaborati ed integrati il PEF ed il PRO;
20. che con DGR [-], la Regione ha autorizzato la sottoscrizione del presente Contratto;

tutto ciò premesso,

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1

(Conferma delle premesse e degli allegati)

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.
2. L'Allegato n. 4 (PEF), l'Allegato n. 3 (Condizioni minime di qualità, penali e premi), l'Allegato n. 7 (Piano degli Investimenti), l'Allegato 12 (PRO - Piano Raggiungimento degli Obiettivi), al presente Contratto possono essere modificati secondo quanto previsto nei successivi articoli, previa sottoscrizione di uno specifico accordo fra le Parti che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto medesimo, mentre i rimanenti allegati vengono aggiornati previa condivisione tra le Parti.

Art. 2

(Struttura del Contratto)

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

Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)

Art. 2 (Struttura del Contratto)

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3 (Oggetto)

Art. 4 (Durata ed effetti della sottoscrizione)

Art. 5 (Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)

Art 6 (Materiale rotabile in uso)

Art 7 (Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

Art 8 (Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)

Art 9 (Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

Art. 10 (Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto e minimo garantito)

Art. 11 (Flessibilità del programma di esercizio)

Art. 12 (Interruzione dei servizi)

Art. 13 (Valorizzazione commerciale)

SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'

Art. 14 (Politica tariffaria)

Art. 15 (Politica della qualità dei servizi)

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

SEZIONE TERZA: SISTEMI DI MONITORAGGIO

Art. 17 (Monitoraggio della qualità dei servizi)

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

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19 (Gestione tecnica 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 (Recesso)
Art. 25 (Controversia tra le Parti)
Art. 26 (Cessione dei crediti e debiti)
Art. 27 (Dichiarazioni ed obblighi)
Art. 28 (Garanzia fidejussoria)
Art. 29 (Codice etico e disciplinare)
Art. 30 (Tracciabilità dei flussi finanziari)
Art. 31 (Tutela dei dati personali)
Art. 32 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)
Art. 33 (Disposizioni finali)

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3

(Oggetto)

1. La Regione, perseguendo gli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, d'integrazione ed efficientamento dell'intero sistema regionale di trasporti, di crescita della popolazione regionale servita dai servizi di trasporto pubblico, di incremento dei passeggeri trasportati, di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa, affida a FT-DT, che accetta, l'esercizio dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, di cui all'Allegato 1 (Programma di esercizio), gravato da obblighi di servizio pubblico (nel prosieguo anche "**OSP"**), nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nel presente Contratto e secondo le condizioni minime di qualità (nel prosieguo anche "**CMQ**") ivi fissate.
2. La Regione corrisponde a FT-DT – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente comma 1 del presente articolo - un corrispettivo, quale compensazione degli OSP di cui agli artt. 4 e 6 del Reg. 1370, il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito e la coerenza con la metodologia di calcolo, di cui all'Allegato al suddetto Reg. 1370.
3. Il presente contratto è dato secondo il paradigma *net-cost*.

Art. 4

(Durata ed effetti della sottoscrizione)

1. Il presente Atto ha durata dodecennale di cui 10 (dieci) anni per il periodo 1 gennaio 2022 – 31 dicembre 2031 in ragione dell'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico di trasporto

ferroviario secondo quanto previsto all'art. 5 par. 6 del Reg. 1370 ed ulteriori 2 (due) anni per il periodo 1 gennaio 2032 – 31 dicembre 2033, tenuto conto degli investimenti di entità significativa previsti dal Contratto e delle relative modalità di ammortamento, ai sensi di quanto previsto all'art. 4 par. 4 del medesimo Reg. 1370.

Art. 5

(Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)

1. FT-DT svolge il servizio di trasporto ferroviario passeggeri di cui al precedente art. 3 secondo il Programma di Esercizio analitico annuale (Allegato 1), assicurando anche i Servizi connessi al trasporto di cui all'Allegato 2, nel rispetto delle condizioni minime di qualità dettagliate all'Allegato 3.
2. Il programma di esercizio, di cui al comma 1 del presente articolo, è strutturato secondo:
   a) il codice identificativo del treno;
   b) le stazioni di partenza e di arrivo del treno, il numero delle stazioni/fermate intermedie, la tratta di competenza e i km* treno;
   c) gli orari di partenza e di arrivo;
   d) il tempo di percorrenza;
   e) i giorni di esercizio annuo e la periodicità;
   f) la composizione minima del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale;
   g) l'intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 34 octies del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179;
3. Il programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo, in dipendenza dello sviluppo del calendario di ciascun anno o in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. Detti aggiustamenti non tengono conto di eventuali produzioni straordinarie, richieste dalla Regione, che saranno oggetto di separata regolazione.
4. FT-DT 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 dei servizi che la Regione ha definito e come indicato all'Allegato 1.
5. Il programma di esercizio è attuato da FT-DT sulla base della capacità della rete e delle relative tracce che la Regione prenota nell'ambito del Contratto di servizio (Ferrotramviaria Divisione Infrastruttura (FT-DI) / Accordo Quadro RFI). Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio, ad ogni cambio dell'orario, sarà concordato con la Regione entro 270 (duecentosettanta) 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 (trenta) giorni prima

dell'entrata in vigore. Le scadenze relative alla procedura per la formazione dell'orario annuale sono comunque, riportate e meglio definite nell'Allegato 9 (Procedure di aggiornamento del programma di esercizio).

6. È facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL e FT-DT.
7. Tutto il servizio di cui all'Allegato 1 è svolto in modalità ferroviaria. Nei casi previsti dal c. 3 dell'art. 34-octies del decreto-legge n. 179/2012, FT-DT garantisce i servizi sostitutivi di quelli ferroviari operati con modalità automobilistica che dovranno essere sub-affidati conformemente alla pertinente legislazione sugli appalti pubblici.
8. FT-DT è tenuta a comunicare alla Regione, entro 24 (ventiquattro) ore dall'inizio dei servizi di cui al precedente comma, le cause e la durata della loro effettuazione.
9. FT-DT, entro 60 (sessanta) giorni dalla stipula del Contratto, predispone uno specifico "*Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse*" (d'ora innanzi, il "**Piano**") 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, che determina una modifica temporanea del programma di esercizio. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto. Fino alla predisposizione del Piano, FT-DT si impegna a programmare i servizi sostitutivi secondo quanto in uso, dando tempestiva informazione all'utenza circa le modalità di svolgimento del servizio.
10. FT-DT è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività di cui al programma di esercizio, curando e garantendo:
    a) la manutenzione ordinaria (di primo e secondo livello), straordinaria (salvo quanto diversamente disposto da contratti di comodato o locazione stipulati tra le Parti) e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
    b) le condizioni di sicurezza;
    c) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'Allegato 3.
11. FT-DT per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, selezionati secondo le modalità previste per legge, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.
12. Le disposizioni del presente articolo, nonché le ulteriori disposizioni di cui agli artt. 3, 6, 11, 12, della Sezione Seconda del presente Atto e degli allegati nn. 1, 2, 3, 5, 7, 9 e 10, integrano e specificano gli obblighi di servizio pubblico imposti al FT-DT, ai sensi e per gli effetti del Reg. 1370.

Art 6

(Materiale rotabile in uso)

1. Per lo svolgimento dei servizi ferroviari di cui all'Art. 5 la Regione concede in uso a FT-DT, che accetta, il materiale rotabile di proprietà pubblica di cui all'Allegato 10 che, FT_DT si impegna a conservare in buono stato d'uso, assicurandone la funzionalità e la sicurezza all'esercizio e assumendo a proprio carico tutti i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché tutti gli eventuali oneri di qualsiasi natura connessi all'utilizzo del materiale rotabile.

Art. 7

(Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

1. FT-DT – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente Art. 3 del Contratto – riceve, da Regione Puglia, un corrispettivo, oltre ai corrispondenti ricavi per la gestione del servizio, quali compensazioni degli OSP di cui agli artt. 4 e 6 del Reg. 1370, tali da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito ed al contempo scongiurando sovra compensazioni.
2. Il corrispettivo da riconoscere a FT-DT per il servizio espletato dal 1 gennaio 2022, riportato nel PEF (Allegato 4), è determinato in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, sulla base dell'allegato al Reg. 1370, e del prospetto 4 della Delibera ART n. 49/2015 e della Delibera ART n. 154/2019, tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali attribuiti alle Parti come riportati nella matrice dei rischi (Allegato 8) garantendo che la somma dei risultati netti regolatori annui di conto economico al termine del periodo 2022 – 2033 sia tendente a zero.
3. Il PEF comprende quanto previsto dal PRO relativo al primo periodo regolatorio (triennale) e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario del Contratto per l'intero periodo di validità dell'affidamento, tenendo conto degli effetti dei costi e degli investimenti oggetto di contratto che insistono in tale periodo.
4. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti alla sottoscrizione dell'Atto sono riportate nell'Allegato 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. 18 del Contratto. 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 viene erogato in quattro rate trimestrali posticipate da corrispondersi entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura. L'importo di ciascuna delle

prime tre rate è pari ad 1/4 (un quarto) del corrispettivo complessivo annuale previsto nel PEF. L'importo della quarta rata viene fatturato in 2 (due) tranche: la prima per un importo pari all'80% (ottanta per cento) del totale della quarta rata, da liquidarsi entro 30 (trenta) giorni dalla data di presentazione della fattura; la seconda tranche, a saldo degli importi dovuti dalla Regione a FT-DT, viene fatturata sulla base dei dati relativi ai servizi svolti in ciascuna annualità e liquidata insieme a penali e forme di mitigazione/riduzione delle stesse; la fattura a saldo sarà emessa entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. La Regione, in correlazione all'evoluzione delle tempistiche di trasferimento delle risorse statali, si riserva di aderire alla richiesta di FT-DT di una maggior frequenza dei pagamenti valutandone gli effetti positivi sul PEF in termini sia di minor costo che di minor remunerazione del capitale investito netto.

7. In caso di prestazioni eseguite da sub-affidatari il pagamento delle medesime è comunque eseguito nei confronti di FT-DT che resta obbligata agli adempimenti previsti dalle norme vigenti tanto nei confronti della Regione quanto nei confronti dei soggetti sub-affidatari;
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 FT-DT gli interessi legali al tasso stabilito dalle norme vigenti, emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi di quanto disposto dal D.Lgs. n. 231/2002.

Art. 8

(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 FT-DT 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 FT-DT, 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. 9

(Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico-finanziario del Contratto, le Parti procedono, di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, acquisito il consuntivo non ancora certificato dal revisore contabile dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali (del PEF - Piano Economico Finanziario) con quelli consuntivi (del CER – Conto Economico Regolatorio) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime del PEF.

2. Il CER – certificato da revisore contabile secondo quanto previsto dalla Delibera ART n. 120/2018, misura 4, punto 12 è trasmesso, unitamente alla relazione illustrativa dei suoi contenuti, alla Regione entro 120 (centoventi) giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio; eventuali differenze rispetto alle risultanze del comma 1 del presente articolo, saranno contabilizzate entro dicembre dello stesso anno. Nei medesimi termini dovranno essere trasmesse alla Regione le informazioni ed i dati secondo i formati dei contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART n. 120/2018 e delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della misura 4 della medesima Delibera.
3. Tra le risultanze del CER certificato e le previsioni del PEF è effettuato un confronto annuale per verificare l'eventuale scostamento tra essi.
4. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:

   a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CER) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Risultato netto PEF), risulti una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola tre per cento (±0,3%) 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) del presente comma, faccia registrare uno scostamento eccedente la predetta fascia (±0,3%) e sia inferiore alla fascia della successiva lettera c) (±5%) del presente comma, 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 8, è registrato e accantonato (rispettivamente, a credito o a debito) per essere, poi, compensato alla fine del periodo regolatorio, ovvero in occasione delle verifiche intermedie con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi, ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo comma 8 del presente articolo;

   c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) del presente comma, faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno cinque per cento (±5%) dei ricavi operativi, sempre previo scomputo delle componenti di costo e ricavo, a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi, di cui all'Allegato 8, 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 adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7, comma 1 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo, quindi,

l'Allegato 4 al presente Contratto, previa trasmissione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai fini dell'assolvimento degli obblighi di cui alla delibera n. 120/2018.

5. Fermo restando quanto sopra, le Parti provvedono in ogni caso 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 adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo quindi l'allegato (Allegato 4) al Contratto, nelle seguenti ulteriori ipotesi:
   a) nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma, del presente articolo, e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;
   b) nel caso in cui il volume di produzione programmata (secondo le procedure previste dall'allegato 9 al contratto) dei servizi, vari all'interno del periodo regolatorio di riferimento, di oltre il ±2% (più/meno due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF, nel medesimo periodo regolatorio, in termini di percorrenza;
   c) nel caso in cui la redazione del PRO per i periodi regolatori successivi al primo renda necessaria una modifica del PEF;
   d) nel caso di variazioni superiori a ± 50 *basis point* dell'indice relativo al "costo medio ponderato del capitale investito" (WACC) di cui alla Misura 17, Allegato A alla deliberazione n. 154/2019 pubblicato annualmente dall'Autorità di regolazione dei trasporti.
   e) nei casi di adeguamenti a sopravvenute disposizioni normative, amministrative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
   f) nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nell'adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali, superiori a 180 giorni rispetto alle previsioni del PEF in allegato 4, non giustifichino o non consentano la realizzazione dei relativi incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4);
6. Nei casi previsti ai precedenti commi 3, 4 e 5, le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, ove applicabile, entro 60 (sessanta) giorni dalla trasmissione del CER, prevista entro il mese di maggio. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo:
   a) sui fattori di produttività;
   b) sul corrispettivo;
   c) sulle tariffe;

d) sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 15 del Contratto;

e) sul livello dei servizi.

7. FT-DT, sulla scorta delle informazioni in proprio possesso, informa e aggiorna tempestivamente la Regione circa eventuali variazioni delle previsioni di incremento di produzione dei servizi ferroviari presenti nel PEF (Allegato 4). Nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nei piani di adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali, non comportino la realizzazione degli incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4), nessuno degli oneri connessi a tali eventi potrà essere posto in capo a Regione.
8. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 (sessanta)giorni dall'apertura delle trattative, le stesse hanno diritto di risolvere consensualmente il presente Atto, fermo restando l'obbligo, per FT-DT, di garantire il servizio per i successivi 12 (dodici) mesi.
9. Al termine del terzo, sesto e nono anno di vigenza contrattuale, a valle della ridefinizione del PRO per il relativo periodo regolatorio triennale, le Parti effettuano una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER accantonati a credito e a debito degli anni precedenti, a norma del comma 3 del presente articolo, e definiscono la conseguente regolazione del relativo saldo.
10. Infine, la tabella di Listino Prezzi (Allegato 6) condivisa tra le Parti, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, FT-DT 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 4, lettera a) del presente articolo.
11. Entro il mese di maggio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER dell'anno precedente, le Parti procedono al consuntivo dell'esercizio in questione, registrando, come da prassi, il relativo risultato netto regolatorio e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEF. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi, ovviamente, quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.
12. Laddove al termine della compensazione finale residui un saldo totale a favore dell'una o dell'altra Parte, l'importo corrispondente 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 120 (centoventi) giorni.
13. La Regione prende atto che, nella determinazione dei costi e dei ricavi, FT-DT ha tenuto conto di quanto riconosciuto relativamente alla circolazione sui servizi ferroviari al personale 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, le Parti procedono ad una rimodulazione del PEF. Qualora entro 60 (sessanta) giorni dall'intervenuto accertamento della incapienza dei fondi non si raggiunga l'accordo su detta rimodulazione, FT-DT procederà, anche in corso d'orario e previa comunicazione alla Regione, ad effettuare interventi per la riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi.
2. Tali interventi, finalizzati a mantenere l'originario equilibrio economico del presente Contratto, dovranno essere tali da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata, o che non potrà essere erogata a FT-DT.
3. La Regione garantisce a FT-DT lo svolgimento di prestazioni di cui al programma di esercizio (Allegato 1) del presente Contratto, tale da assicurare un corrispettivo minimo annuo corrispondente all'80% (ottanta per cento) dei corrispettivi previsti a PEF per ciascun anno su cui incide l'incapienza dei fondi stanziati.

Art. 11

(Flessibilità del programma di esercizio)

1. L'offerta commerciale, di cui al programma di esercizio (Allegato 1), 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 FT-DT, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi, di cui al precedente articolo 9, comma 10 del Contratto (Allegato 6). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.
3. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura, o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa, ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, FT-DT può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione alla Regione e alla clientela, almeno 30 (trenta) giorni prima della variazione dell'offerta, nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato 3. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.
4. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, FT-DT 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 come definite dalla Fiche UIC450-2 edizione 2009, quali calamità naturali, terremoti, sommosse, nonché scioperi e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposti dalle Autorità, nonché da cause imputabili a FT-DT o al Gestore dell'Infrastruttura – genereranno effetti economico-finanziari in sede di CER e, quindi, in sede di consuntivazione annuale fra quest'ultimo e il PEF, come previsto al precedente art. 9 del Contratto.
2. Qualora le variazioni di produzione temporanee rispetto al programma di esercizio siano imputabili a FT-DT, le stesse sono valutate ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato 3
3. In caso di sciopero, FT-DT garantisce le prestazioni indispensabili di cui all'Allegato 1, stabilite con accordo siglato tra FT-DT e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla Legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e ss.mm.ii. FT-DT garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla Regione e alla clientela.
4. FT-DT, 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, anche ulteriori e diverse da quelle classificate come forza maggiore dal Gestore dell'Infrastruttura, le Parti tengono conto – anche ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato 3 – del programma di esercizio straordinario messo a punto nell'occasione da FT-DT.

Art. 13

(Valorizzazione commerciale)

1. FT-DT ha facoltà di procedere a qualsiasi iniziativa di valorizzazione commerciale dei beni funzionali allo svolgimento del servizio, salvo formalizzato dissenso da parte della Regione, da pervenire entro 10 giorni dalla relativa comunicazione di FT-DT, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.
2. FT-DT 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 in coerenza con i "principi generali in materia tariffaria" di cui all'art 26 della L.R. 18/2002.
2. La Regione, ai sensi del presente Atto, corrisponde, direttamente a FT-DT, 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, stabilisce che:
    - l'agevolazione per i ragazzi prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante, oltre i 10 anni si intenderà applicato il prezzo pieno adulti;
    - annualmente, a far data dal 1° gennaio degli anni: 2023, 2025 e dal 2027 al 2033, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente, risultasse inferiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento previsto del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente risultasse superiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento NIC previsto per legge, assorbente l'incremento dello 0,9% prospettato;
    - a far data dal 1° gennaio degli anni 2022, 2024 e 2026, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente del 3,5% (tre virgola cinque per cento), 5% (cinque per cento) e 3,5% (tre virgola cinque per cento) ad eccezione della tariffa applicata per il collegamento con l'aeroporto di Bari;
4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento e l'incremento delle tariffe di cui al precedente comma 3 del presente articolo, come previsto nel PEF, contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione intervenga per non effettuarli, o siano di valore inferiore a quelli previsti nel PEF, l'importo del mancato/minore adeguamento/incremento non sarà computato nel calcolo di cui all'art. 9, comma 4, lettera a).
5. I clienti sono tenuti a salire sui mezzi muniti di idoneo titolo di viaggio convalidato secondo le norme in vigore; in caso contrario, i trasgressori sono soggetti alle sanzioni di legge.
6. Gli importi delle sanzioni/regolarizzazioni/sovrapprezzi alla clientela sono quelli di cui all'Allegato 5 al presente Atto. Salvo diverse e successive disposizioni, che verranno comunque indicate nella Carta dei Servizi di FT-DT, è prevista la possibilità di acquistare il biglietto a bordo treno senza pagamento di alcun sovraprezzo, nei casi dettagliati all'Allegato 5; negli altri casi è ammesso l'acquisto a bordo con pagamento di un sovrapprezzo di 3 (tre) euro e previo avviso al capotreno.

7. FT-DT provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri e 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.
8. FT-DT si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutelare la sicurezza personale del viaggiatore secondo il "Piano Operativo di sicurezza e controlleria", che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Detto Piano, che sarà predisposto anche con il coinvolgimento delle FF.OO., definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
9. FT-DT ha facoltà di adottare – decorsi 30 (trenta) giorni dalla data della comunicazione alla Regione e in assenza di opposizione da parte di quest'ultima – ulteriori azioni sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa - lavoro e casa – scuola e la mobilità turistica anche in collaborazione con gli enti locali, anche combinati con altre prestazioni o servizi, purché compatibili con il servizio gravato da OSP e con altri servizi di trasporto gravati da OSP istituiti a livello regionale, in conformità con la legge regionale 31 ottobre 2012 n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale*".
10. FT-DT 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. Secondo quanto definito nell'Allegato 2 "Servizi connessi al trasporto" e nell'Allegato 3, le condizioni minime di qualità (CMQ) e la Rete di vendita, potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
11. Resta fermo che FT-DT si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione, e/o di recedere dalle integrazioni tariffarie, e/o modali, vigenti alla data del presente Atto, qualora le stesse risultino economicamente penalizzanti per FT-DT e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.
12. Le Parti si impegnano a sviluppare evoluzioni del sistema tariffario anche integrato, che consentano di attuare meccanismi di *pricing* differenziati per prodotto e servizio, allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta ed un progressivo incremento dei ricavi.

Art. 15

(Politica della qualità dei servizi)

1. FT-DT si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto, ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.
2. FT-DT eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato 3 del Contratto. Il rispetto delle condizioni minime di qualità e degli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO è verificato attraverso il monitoraggio dei servizi 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, FT-DT 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 le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ), di cui all'Allegato 3 del Contratto potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
4. FT-DT 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, FT-DT predispone, condividendolo con la Regione, un "Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese", fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
5. FT-DT effettua, almeno due indagini 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, FT-DT, deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità. Le Parti condividono che la rilevazione della *Customer satisfaction* si conforma ai requisiti della misura 5 della delibera ART n. 16/2018, integrando il sistema attuale, per quanto possibile e senza costi aggiuntivi, entro 3 (tre) mesi dalla sottoscrizione del Contratto, e garantendo la piena conformità a partire dal nuovo affidamento di cui FT-DT disporrà.
6. FT-DT elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente, con indicazione degli standard e degli obiettivi del Contratto, nonché gli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità (CMQ), di cui alla Delibera ART 16/2018 e nel PRO. FT-DT si impegna a pubblicare, entro il 31 marzo di ogni anno, la Carta dei Servizi sul proprio sito internet. Per gli anni successivi al 2022, FT-DT si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il 30 ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro 30 (trenta) giorni dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si deve considerare approvata e FT-DT procede a pubblicarla sul proprio sito internet. FT-DT, in fase di elaborazione 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. FT-DT,

in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2, c. 416, lett. f) della legge n. 422/2007, si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di € 6'000,00 (euro seimila/00) le attività di cui alle lett. b), c), d) del citato articolo della medesima legge, a ristoro di spese per attività approvata dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.

7. FT-DT rende disponibili alla Regione, in occasione di ogni cambio di orario, i dati di orario nel formato aperto (Open data) ed editabile GTFS (General Transit Feed Specification), completo in ogni sua informazione, anche facoltativa.

Art. 16

(Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

1. FT-DT si impegna a garantire il piano di investimenti finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, all'adeguamento degli impianti di manutenzione, al potenziamento dell'infrastruttura informatica come dettagliatamente indicato nell'Allegato n. 7 del Contratto, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato.
2. Gli investimenti complessivi a carico di FT-DT ammontano a circa 20 milioni di euro, così suddivisi: 1,8 milioni di euro per l'acquisto di una locomotiva di manovra, 0,8 milioni di euro per revamping dell' officina di Bitonto, 5,5 milioni per informatica e tecnologia, a step successivi, nel corso di tutta la durata del contratto, 11,4 milioni di euro di investimenti in nuovo materiale rotabile – per un totale di 4 (quattro) elettrotreni di ultima generazione - in cofinanziamento con la Regione Puglia;
3. FT-DT, nell'ambito del Contratto, procede all'ammortamento del valore degli investimenti, applicando le misure regolatorie ART ed i principi contabili nazionali (OIC: Organismo Contabile Nazionale), adottati da FT-DT.
4. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di FT-DT, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico al nuovo Affidatario l'obbligo di acquistare, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile e il valore di mercato alla data di cessione, il materiale rotabile utilizzato da FT-DT in forza del presente Contratto. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, FT-DT potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo contratto di acquisto al nuovo Affidatario; in tal caso, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico a quest'ultimo l'obbligo di subentrare in detto contratto ed a restituire a FT-DT gli importi di corrispettivo, già liquidati al fornitore, facendosi, inoltre, carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.
5. Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da FT-DT, la Regione può richiedere a quest'ultima di cedere la proprietà del materiale rotabile, o nel caso in cui non sia stato ancora consegnato/collaudato, del contratto di acquisto con il fornitore, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile

e il valore di mercato alla data di cessione. In tale caso, FT-DT si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile.

6. Il trasferimento della proprietà e il subentro al servizio sono subordinati al pagamento integrale di quanto dovuto a FT-DT.

SEZIONE TERZA: SISTEMA DI MONITORAGGIO

Art. 17

(Monitoraggio della qualità dei servizi)

1. FT-DT fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità, definite nell'Allegato 3 del Contratto, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate;inoltre FT-DT trasmette annualmente la relazione illustrativa di cui alla Deliberazione ART n. 120/2018, nella quale sono adeguatamente evidenziate le performance e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, ove possibile, quelle preventive.
2. FT-DT illustra annualmente alla Regione i risultati conseguiti. La Regione ha facoltà di chiedere a FT-DT 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. Le Parti valutano il rispetto delle CMQ ed indicano le eventuali azioni di miglioramento.
3. La Regione si riserva di verificare il rispetto delle CMQ del servizio, ivi inclusa la puntualità, ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture, o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
4. Le verifiche sono formalizzate in contraddittorio con i rappresentanti di FT-DT.
5. Relativamente alla verifica della qualità erogata, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano al personale di FT-DT le evidenze negative dell'ispezione, redigendo, a conclusione della visita ispettiva, un verbale di accertamento controfirmato da entrambe le Parti, con riportate eventuali diverse indicazioni da parte del Personale di Accompagnamento FT-DT. La Regione provvederà ad inoltrare via pec (posta elettronica certificata) a FT-DT gli esiti delle verifiche, secondo le modalità stabilite al successivo articolo 18 comma 6 del Contratto.
6. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni di competenza della Regione è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione, o a rilevatori individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative e annuali.
7. FT-DT è tenuta a fornire 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/metro quadrato, 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). FT-DT 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). FT-DT effettua giornalmente dette rilevazioni sui treni equipaggiati con sistemi conta passeggeri e si impegna a fornire i dati, a richiesta della Regione, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione.

8. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.
9. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, FT-DT cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura, affinché la Regione sia abilitata con n. 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". Per il gestore FT-DI, FT-DT si impegna entro 12 mesi dalla sottoscrizione del presente contratto a garantire il suddetto adempimento.

Art. 18

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

1. Le Parti, anche con riferimento alla Delibera ART n. 16/2018 ed alla Delibera ART 106/2018, hanno individuato le CMQ con i relativi indicatori di qualità, valori obiettivo, nonché gli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO, in funzione dei quali possono maturare premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'Allegato 3 del Contratto.
2. Nel caso di maturazione di premi, gli stessi sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.
3. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità non potrà superare il 1,5% (uno virgola cinque per cento) del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF (All. 4). 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 delle penali potranno determinare per FT-DT un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4, comma 6 del D.Lgs. 70/2014, è consentita l'applicazione di penali a FT-DT solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.
4. La Regione e FT-DT si danno reciprocamente atto che le CMQ e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Reg. 1371/2007. Le somme che FT-DT dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Reg. 1371/2007 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 possono essere utilizzati dalla Regione, a beneficio della clientela, anche, eventualmente, in forma di buoni sconto (indennità per abbonati), da intendersi convenzionalmente emessi a compensazione delle indennità da ritardo, previste all'art. 17 del citato Reg. 1371/2007 Per la determinazione dell'indennità per abbonati è utilizzato l'indicatore di scostamento orario entro cinque minuti a destino, misurato per linea e per mese, considerando tutte le cause di ritardo.
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 (dieci) giorni dalla data di accertamento della medesima. FT-DT, entro 10 (dieci) 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 (dieci) giorni dal ricevimento delle medesime e comunque, entro 60 (sessanta) 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 FT-DT.

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19

(Gestione Tecnica del Contratto)

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, potrà istituirsi anche su richiesta di una delle Parti un "Tavolo Tecnico di Gestione del Contratto", paritetico e tematico, composto da:
    a) due rappresentanti di FT-DT;
    b) due rappresentanti della Regione.
2. Nell'ambito del tavolo, le Parti si confrontano sull'interpretazione e sull'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali e all'esame dei Piani di cui agli articoli 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 15 del Contratto.
3. Il tavolo è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di FT-DT.

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 del presente articolo sono trasmessi da ciascuna delle Parti all'ART in formato aperto/editabile.
3. Fatta salva ogni diversa previsione normativa, le Parti si impegnano a mantenere la riservatezza delle informazioni acquisite in base al presente Atto e ad utilizzarle esclusivamente per la gestione dello stesso.

Art. 21

(Clausola Fiscale)

1. 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.
2. Il presente Contratto, sarà registrato in caso d'uso, secondo la disciplina applicabile.
3. L'imposta di bollo relativa alla stipula ed alla registrazione del presente contratto è a carico di FT-DT ed, ai sensi del DPR n. 642/72, è assolta a mezzo versamento con mod. F24 (cod tributo: [-]), effettuato in data [-] per € [-].

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 Reg. 1370), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 9, comma 12. Il versamento dalla Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche che saranno definite, e, comunque, entro, e non oltre, 6 (sei) mesi dalla risoluzione.
2. In particolare la Regione, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti inadempimenti:
   a. abbandono o sospensione ingiustificato del servizio;
   b. ingiustificate e gravi, reiterate o permanenti irregolarità nell'esercizio che ne compromettano la regolarità o la sicurezza;

c. grave violazione delle prescrizioni dettate dagli Enti competenti nell'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio;
d. superamento della soglia per le penali secondo quanto definito dall'ART nella Delibera 16/2018, Misura 4, punto 7,prima dell'abbattimento di cui al comma 3 del l'Articolo 18 del Contratto;
e. mancata ottemperanza a norme imperative di legge o regolamentari ed in particolare nel caso di sostituzione, anche parziale, di terzi nella gestione del servizio, ove questa non sia autorizzata dalla Regione;
f. qualora FT-DT sia sottoposta a procedura di fallimento, oppure ad altra procedura concorsuale di liquidazione;
g. qualora FT-DT perda i requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente in materia di rilascio della licenza ferroviaria;
h. La Regione risolve il Contratto nei seguenti casi:
   - qualora, nei confronti di FT-DT sia intervenuta la decadenza dei requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente, per aver prodotto falsa documentazione o dichiarazioni mendaci;
   - qualora, nei confronti di FT-DT sia intervenuto un provvedimento definitivo che dispone l'applicazione di una o più misure di prevenzione di cui al codice delle leggi antimafia e delle relative misure di prevenzione, ovvero sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i reati di cui all'articolo 80 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss. mm. ed ii.
i. inadempimento, da parte di FT-DT, delle obbligazioni previste all'art. 28;

3. In particolare FT-DT, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti inadempimenti:
   a. nel caso di tardivo pagamento di tre rate trimestrali consecutive rispetto ai termini di cui al precedente articolo 7;
   b. nel caso in cui la Regione non assicuri a FT-DT il corrispettivo annuo minimo garantito di cui al precedente articolo 10, comma 3;
4. A seguito della risoluzione conseguente all'inutile decorrenza del termine fissato ai sensi del comma 1 del presente articolo, FT-DT è tenuta comunque al proseguimento del servizio alle medesime condizioni di cui al presente Contratto per i primi 12 (dodici) mesi successivi alla sopra richiamata decorrenza. Decorso il predetto periodo, le Parti concorderanno le condizioni tecniche, economiche e finanziarie del successivo periodo di continuità del servizio che non potrà comunque superare il limite temporale previsto dalla norma applicabile.
5. È vietata, a pena di nullità, la cessione del Contratto. Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul

piano tecnico - organizzativo ed economico-finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti casi:

a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione societaria di Ferrotramviaria s.p.a.;

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 sopravvenga la cessazione degli effetti del Contratto per cause legate a provvedimenti di natura giurisdizionale le somme, eventualmente necessarie a garantire l'equilibrio economico - finanziario del Contratto per la frazione di vigenza dello stesso, saranno versate dalla Parte debitrice secondo le tempistiche concordate in un Piano di Rientro della durata massima di 5 (cinque) anni, da redigersi entro 1 (uno) anno dalla cessazione del Contratto stesso.
2. Le Parti concordano che nel caso in cui si verifichi la condizione di cui sopra il presente Contratto rimarrà comunque in vigore fino alla conclusione della nuova procedura per l'affidamento del servizio ed al relativo avvio del servizio, ferma restando la rimodulazione del PEF.

Art. 24

(Recesso)

1. La Regione, secondo quanto previsto dal'art. 1671 del Codice Civile, si riserva il diritto di recedere dal Contratto nel caso in cui siano venute meno le esigenze di interesse pubblico per le quali il Contratto è stato stipulato ovvero siano sorte nuove e prevalenti esigenze di interesse pubblico.

Art. 25

(Controversie tra le Parti)

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto, che non hanno trovato composizione nell'ambito del Tavolo Tecnico di Gestione 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 Bari.
4. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

Art. 26

(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 intermediari bancari e finanziari autorizzati e vigilati dalla Banca d'Italia.

2. Entro 20 (venti) 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. 27

(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 del presente articolo, 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. 28

(Garanzia fidejussoria)

1. FT-DT, a garanzia dell'esatto adempimento di tutte le obbligazioni di cui al presente contratto, si obbliga a fornire – entro e non oltre trenta giorni dalla sottoscrizione del presente contratto - garanzia fideiussoria, prestata da primario istituto bancario o assicurativo, nella misura pari al 1,5% del corrispettivo annuo stimato a PEF (in allegato 4), con termine al sesto mese successivo alla scadenza delle su indicate obbligazioni.

Art. 29

(Codice etico e Disciplinare)

2. Le Parti si impegnano a rispettare i principi contenuti nei rispettivi Codici Etici/Disciplinari. Detti Codici, seppur non allegati al presente Atto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.
3. In caso di violazione da parte di FT-DT del proprio Codice Etico e/o da parte della Regione delle seguenti norme: L. 6 novembre 2012, n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella Pubblica Amministrazione", DPR 16 aprile 2013, n. 62 "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici", entrambe le Parti avranno il diritto di risolvere il presente Atto, ai sensi e per gli

effetti, dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

Art. 30

(Tracciabilità dei flussi finanziari)

1. La normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari, di cui all'art. 3 della L. 136/2010 e s.m.i., trova applicazione nei confronti di FT-DT. FT-DT, in ottemperanza alla richiesta della Regione, assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari e fornirà le indicazioni relative al conto corrente dedicato e le generalità dei soggetti delegati ad operare sullo stesso. La mancata ottemperanza di tali obblighi costituisce grave inadempimento, suscettibile di determinare la risoluzione del contratto, ai sensi dell'art. 22 dello stesso.

Art. 31

(Tutela dei dati personali)

1. Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, e successive modifiche ed integrazioni, in considerazione del Regolamento UE n. 2016/679, si riporta quanto segue.
2. Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all'esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali acquisiti nella fase di gestione per le finalità amministrative e/o contabili e per la corretta esecuzione di tutto quanto previsto, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. n.196/2003, così come modificato dal D.Lgs. n. 101/2018 e s.m. e i., in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.
3. 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).
4. I dati personali raccolti nell'ambito della fase di esecuzione del presente Contratto rientrano nelle categorie dei "Dati Comuni" acquisiti direttamente dalle Parti contraenti o dai dipendenti dei contraenti: dati anagrafici, dati di contatto.
5. I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.
6. Per la Regione Puglia il titolare del Trattamento dei Dati è "Regione Puglia" Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI, rappresentata dal Presidente, rappresentante designato al trattamento per conto del Titolare è il Dirigente pro-tempore della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, ing. Carmela Iadaresta, contattabile all'indirizzo mail: c.iadaresta@regione.puglia.it, con sede legale in Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI. Per la Regione Puglia il Data

Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è la dott.ssa Rossella CACCAVO contattabile all'indirizzo mail: rpd@regione.puglia.it.

7. Per FT-DT, il Titolare del Trattamento è Ferrotramviaria S.p.a., con sede legale e amministrativa in Roma, Piazza G. Winckelmann n. 12. Per FT-DT il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è [-], contattabile all'indirizzo e-mail [-];
8. 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 che trattasi. 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.
9. Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 32

(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. FT-DT si impegna a individuare e rispettare misure equivalenti, idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.
3. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, le Parti si obbligano a segnalare con la massima tempestività all'altra Parte di aver subito un eventuale attacco informatico. Resta inteso che in caso di inadempimento parziale o integrale la Parte interessata avrà facoltà di risolvere il presente Atto ai sensi dell'art. 1456 c.c. e, indipendentemente dall'esercizio di tale facoltà, il diritto all'integrale risarcimento dei danni subiti in conseguenza dell'inadempimento.

Articolo 33

(Disposizioni finali)

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

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Puglia _____

Per Ferrotramviaria S.p.A. _____

Allegati al presente Atto:

1. Programma di Esercizio;
2. Servizi connessi al trasporto;
3. Condizioni minime di qualità, penali e premi;
4. PEF – Piano Economico Finanziario;
5. Sistema tariffario;
6. Listino Prezzi servizi di trasporto;
7. Piano Investimenti;
8. Matrice dei rischi;
9. Procedure di aggiornamento del programma di esercizio;
10. Elenco materiale rotabile;
11. Piano di adeguamento infrastruttura.
12. PRO – Piano Raggiungimento degli Obiettivi.

ALLEGATO 1

Programma di esercizio

Treno	Partenza	Arrivo	Ora p	Ora a	km	Min	Vel	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti	gg circolazione	Treni*km tot	periodicità	servizio sostitutivo
ET 91301	RUVO	BARI C.LE	04.30	05.21	35.338	51	41.6	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91200	BARI C.LE	BITONTO	04.45	05.11	18.251	26	42.1	5	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530.05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91454	RUVO	CORATO	04.45	04.58	7.839	13	36.2	0	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	2'375.22	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91302	BARI C.LE	RUVO	04.55	05.44	35.338	49	43.3	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Treno
ET 91303	RUVO	BARI C.LE	05.09	05.58	35.338	49	43.3	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91252	BARI C.LE	BITONTO	05.10	05.35	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Treno
ET 91002	BARI C.LE	CORATO	05.24	06.25	43.177	61	42.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Treno + Bus ex art. 34 octies
ET 91304	BARI C.LE	RUVO	05.34	06.23	35.338	49	43.3	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91254	BARI C.LE	BITONTO	05.40	06.05	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91253	BITONTO	BARI C.LE	05.45	06.10	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91003	CORATO	BARI C.LE	05.45	06.48	43.177	63	41.1	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91305	RUVO	BARI C.LE	05.47	06.37	36.474	50	43.8	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91004	BARI C.LE	CORATO	06.11	07.14	43.177	63	41.1	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91256	BARI C.LE	BITONTO	06.18	06.43	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91255	BITONTO	BARI C.LE	06.24	06.49	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91307	RUVO	BARI C.LE	06.35	07.25	35.338	50	42.4	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Treno
ET 91005	CORATO	BARI C.LE	06.44	07.47	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91309	RUVO	BARI C.LE	06.46	07.37	36.474	51	42.9	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91206	BARI C.LE	BITONTO	06.50	07.16	18.251	26	42.1	5	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530.05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91006	BARI C.LE	CORATO	06.55	08.01	43.177	66	39.3	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91207	BITONTO	BARI C.LE	07.00	07.31	17.115	31	33.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'185.85	lunedì_sabato	Treno
ET 91257	BITONTO	BARI C.LE	07.00	07.25	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91258	BARI C.LE	BITONTO	07.04	07.29	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91209	BITONTO	FESCA-S.G.	07.25	07.43	14.098	18	47.0	3	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	4'271.69	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91007	CORATO	BARI C.LE	07.34	08.39	43.177	65	39.9	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91311	RUVO	BARI C.LE	07.37	08.28	36.474	51	42.9	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Treno
ET 91260	BARI C.LE	BITONTO	07.40	08.05	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91259	BITONTO	BARI C.LE	07.48	08.13	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91008	BARI C.LE	CORATO	07.50	08.54	43.177	64	40.5	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91313	RUVO	BARI C.LE	07.55	08.46	36.474	51	42.9	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91314	BARI C.LE	RUVO	08.00	08.49	36.474	49	44.7	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91211	BITONTO	BARI C.LE	08.20	08.51	17.115	31	33.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'185.85	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91009	CORATO	BARI C.LE	08.26	09.30	43.177	64	40.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91262	BARI C.LE	BITONTO	08.32	08.57	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91261	BITONTO	BARI C.LE	08.33	08.58	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91315	RUVO	BARI C.LE	08.51	09.41	36.474	50	43.8	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91010	BARI C.LE	CORATO	08.54	09.56	43.177	62	41.8	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91316	BARI C.LE	RUVO	09.00	09.51	36.474	51	42.9	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91264	BARI C.LE	BITONTO	09.15	09.40	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91011	CORATO	BARI C.LE	09.15	10.19	43.177	64	40.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91263	BITONTO	BARI C.LE	09.16	09.41	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91317	RUVO	BARI C.LE	09.37	10.29	36.474	52	42.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91012	BARI C.LE	CORATO	09.44	10.47	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Treno + Bus ex art. 34 octies
ET 91318	BARI C.LE	RUVO	09.54	10.44	35.338	50	42.4	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91266	BARI C.LE	BITONTO	10.02	10.27	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91265	BITONTO	BARI C.LE	10.03	10.28	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91013	CORATO	BARI C.LE	10.19	11.23	43.177	64	40.5	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91319	RUVO	BARI C.LE	10.21	11.13	35.338	52	40.8	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Treno
ET 91014	BARI C.LE	CORATO	10.38	11.40	43.177	62	41.8	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Treno + Bus ex art. 34 octies
ET 91267	BITONTO	BARI C.LE	10.45	11.10	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91320	BARI C.LE	RUVO	10.48	11.38	35.338	50	42.4	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91268	BARI C.LE	BITONTO	10.49	11.14	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91015	CORATO	BARI C.LE	11.09	12.13	43.177	64	40.5	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91323	RUVO	BARI C.LE	11.11	12.02	36.474	51	42.9	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91270	BARI C.LE	BITONTO	11.24	11.49	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91018	BARI C.LE	CORATO	11.27	12.29	43.177	62	41.8	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91269	BITONTO	BARI C.LE	11.30	11.55	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91324	BARI C.LE	RUVO	11.37	12.26	36.474	49	44.7	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91019	CORATO	BARI C.LE	11.58	13.02	43.177	64	40.5	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91325	RUVO	BARI C.LE	12.00	12.51	36.474	51	42.9	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91272	BARI C.LE	BITONTO	12.14	12.39	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91020	BARI C.LE	CORATO	12.16	13.18	43.177	62	41.8	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91271	BITONTO	BARI C.LE	12.25	12.50	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91326	BARI C.LE	RUVO	12.26	13.16	36.474	50	43.8	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91023	CORATO	BARI C.LE	12.52	13.56	43.177	64	40.5	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91327	RUVO	BARI C.LE	12.54	13.46	36.474	52	42.1	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies

ALLEGATO 1

Programma di esercizio

Treno	Partenza	Arrivo	Ora p	Ora a	km	Min	Vel	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti	gg circolazione	Treni*km tot	periodicità	servizio sostitutivo
ET 91212	BARI C.LE	BITONTO	13.05	13.35	17.115	30	34.2	5	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'185.85	lunedì_sabato	Treno
ET 91274	BARI C.LE	BITONTO	13.09	13.34	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91024	BARI C.LE	CORATO	13.15	14.18	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91273	BITONTO	BARI C.LE	13.20	13.45	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91328	BARI C.LE	RUVO	13.21	14.14	36.474	53	41.3	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91025	CORATO	BARI C.LE	13.52	14.57	43.177	65	39.9	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91275	BITONTO	BARI C.LE	13.55	14.20	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91329	RUVO	BARI C.LE	13.55	14.47	36.474	52	42.1	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91276	BARI C.LE	BITONTO	13.59	14.24	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91214	BARI C.LE	BITONTO	14.05	14.35	17.115	30	34.2	5	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'185.85	lunedì_sabato	Treno
ET 91026	BARI C.LE	CORATO	14.15	15.18	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91330	BARI C.LE	RUVO	14.22	15.13	36.474	51	42.9	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91331	RUVO	BARI C.LE	14.46	15.36	35.338	50	42.4	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Treno
ET 91027	CORATO	BARI C.LE	14.48	15.52	43.177	64	40.5	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91278	BARI C.LE	BITONTO	14.54	15.19	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91277	BITONTO	BARI C.LE	15.00	15.25	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91332	BARI C.LE	RUVO	15.00	15.47	36.474	47	46.6	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91028	BARI C.LE	CORATO	15.11	16.15	43.177	64	40.5	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91215	BITONTO	BARI C.LE	15.12	15.42	18.251	30	36.5	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530.05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91029	CORATO	BARI C.LE	15.37	16.40	43.177	63	41.1	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91279	BITONTO	BARI C.LE	15.42	16.07	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91280	BARI C.LE	BITONTO	15.46	16.11	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91030	BARI C.LE	CORATO	15.55	16.58	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91217	BITONTO	BARI C.LE	15.59	16.30	18.251	31	35.3	5	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530.05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91334	BARI C.LE	RUVO	16.05	16.55	36.474	50	43.8	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91281	BITONTO	BARI C.LE	16.30	16.55	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91031	CORATO	BARI C.LE	16.31	17.35	43.177	64	40.5	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91282	BARI C.LE	BITONTO	16.34	16.59	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91335	RUVO	BARI C.LE	16.34	17.25	36.474	51	42.9	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91218	BARI C.LE	BITONTO	16.43	17.13	17.115	30	34.2	5	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'185.85	lunedì_sabato	Treno
ET 91032	BARI C.LE	CORATO	16.53	17.56	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91336	BARI C.LE	RUVO	16.59	17.51	36.474	52	42.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91033	CORATO	BARI C.LE	17.26	18.31	43.177	65	39.9	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91337	RUVO	BARI C.LE	17.29	18.21	36.474	52	42.1	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91284	BARI C.LE	BITONTO	17.34	17.59	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91220	BARI C.LE	BITONTO	17.39	18.09	17.115	30	34.2	5	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'185.85	lunedì_sabato	Treno
ET 91283	BITONTO	BARI C.LE	17.42	18.07	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91034	BARI C.LE	CORATO	17.49	18.52	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91338	BARI C.LE	RUVO	17.55	18.47	36.474	52	42.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91286	BARI C.LE	BITONTO	18.25	18.50	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91035	CORATO	BARI C.LE	18.26	19.30	43.177	64	40.5	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91341	RUVO	BARI C.LE	18.29	19.20	35.338	51	41.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Treno
ET 91340	BARI C.LE	RUVO	18.34	19.23	35.338	49	43.3	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Treno
ET 91285	BITONTO	BARI C.LE	18.43	19.08	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91223	BITONTO	BARI C.LE	18.43	19.15	18.251	32	34.2	5	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530.05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91036	BARI C.LE	CORATO	18.45	19.48	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91342	BARI C.LE	RUVO	18.50	19.43	36.474	53	41.3	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91288	BARI C.LE	BITONTO	19.15	19.40	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91037	CORATO	BARI C.LE	19.22	20.25	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91287	BITONTO	BARI C.LE	19.25	19.50	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91224	BARI C.LE	BITONTO	19.34	20.01	18.251	27	40.6	5	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530.05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91038	BARI C.LE	CORATO	19.40	20.43	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Treno + Bus ex art. 34 octies
ET 91225	BITONTO	BARI C.LE	19.44	20.15	18.251	31	35.3	5	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530.05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91344	BARI C.LE	RUVO	19.50	20.42	35.338	52	40.8	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91290	BARI C.LE	BITONTO	20.07	20.32	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91039	CORATO	BARI C.LE	20.15	21.18	43.177	63	41.1	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91345	RUVO	BARI C.LE	20.17	21.08	36.474	51	42.9	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91289	BITONTO	BARI C.LE	20.25	20.50	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91040	BARI C.LE	CORATO	20.33	21.36	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91346	BARI C.LE	RUVO	20.44	21.33	36.474	49	44.7	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91041	CORATO	BARI C.LE	21.02	22.05	43.177	63	41.1	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91347	RUVO	BARI C.LE	21.04	21.55	36.474	51	42.9	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91292	BARI C.LE	BITONTO	21.08	21.33	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91291	BITONTO	BARI C.LE	21.17	21.42	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91042	BARI C.LE	CORATO	21.21	22.23	43.177	62	41.8	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91348	BARI C.LE	RUVO	21.31	22.20	36.474	49	44.7	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051.62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91349	RUVO	BARI C.LE	21.52	22.43	35.338	51	41.6	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Treno
ET 91043	CORATO	BARI C.LE	21.52	22.55	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91294	BARI C.LE	BITONTO	21.57	22.22	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91293	BITONTO	BARI C.LE	21.59	22.24	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91350	BARI C.LE	RUVO	22.08	22.55	35.338	47	45.1	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Treno
ET 91044	BARI C.LE	CORATO	22.18	23.21	43.177	63	41.1	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies

ALLEGATO 1

Programma di esercizio

Treno	Partenza	Arrivo	Ora p	Ora a	km	Min	Vel	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti	gg circolazione	Treni*km tot	periodicità	servizio sostitutivo	
ET 91296	BARI C.LE	BITONTO	22.40	23.05	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies	
ET 91351	RUVO	BARI C.LE	22.41	23.31	35.338	50	42.4	8	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Treno	
ET 91295	BITONTO	BARI C.LE	22.45	23.10	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Treno	
ET 91045	CORATO	BARI C.LE	22.50	23.52	43.177	62	41.8	10	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082.63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91352	BARI C.LE	RUVO	22.57	23.45	35.338	48	44.2	7	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Treno	
ET 91354	BARI C.LE	RUVO	23.07	23.56	35.338	49	43.3	9	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707.41	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91297	BITONTO	BARI C.LE	23.15	23.40	17.115	25	41.1	6	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	63	1'078.25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies	
ET 91455	CORATO	RUVO	23.37	23.49	7.839	12	39.2	0	elettrotreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	2'375.22	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	1'132'172
ET 91100	BARI C.LE	CECILIA	04.50	05.14	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91150	BARI C.LE	CECILIA	05.05	05.28	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91102	BARI C.LE	CECILIA	05.29	05.53	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91152	BARI C.LE	CECILIA	05.35	05.58	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91151	CECILIA	BARI C.LE	05.38	06.01	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91103	CECILIA	BARI C.LE	05.38	06.03	9.816	25	23.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91104	BARI C.LE	CECILIA	06.06	06.30	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91105	CECILIA	BARI C.LE	06.16	06.42	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91153	CECILIA	BARI C.LE	06.21	06.44	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91154	BARI C.LE	CECILIA	06.22	06.45	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91156	BARI C.LE	CECILIA	06.59	07.22	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91106	BARI C.LE	CECILIA	07.00	07.25	9.816	25	23.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91155	CECILIA	BARI C.LE	07.07	07.30	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91107	CECILIA	BARI C.LE	07.15	07.42	9.816	27	21.8	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91158	BARI C.LE	CECILIA	07.45	08.08	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91157	CECILIA	BARI C.LE	07.45	08.08	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91108	BARI C.LE	CECILIA	07.55	08.19	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91109	CECILIA	BARI C.LE	08.08	08.34	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91160	BARI C.LE	CECILIA	08.27	08.50	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91159	CECILIA	BARI C.LE	08.30	08.53	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91110	BARI C.LE	CECILIA	09.05	09.29	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91111	CECILIA	BARI C.LE	09.09	09.35	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91162	BARI C.LE	CECILIA	09.10	09.33	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91161	CECILIA	BARI C.LE	09.13	09.36	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91112	BARI C.LE	CECILIA	09.49	10.13	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91164	BARI C.LE	CECILIA	09.57	10.20	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91113	CECILIA	BARI C.LE	09.58	10.24	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91163	CECILIA	BARI C.LE	10.00	10.23	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91114	BARI C.LE	CECILIA	10.43	11.07	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91166	BARI C.LE	CECILIA	10.44	11.07	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91115	CECILIA	BARI C.LE	10.52	11.18	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91165	CECILIA	BARI C.LE	10.52	11.15	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91168	BARI C.LE	CECILIA	11.19	11.42	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91167	CECILIA	BARI C.LE	11.27	11.50	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91116	BARI C.LE	CECILIA	11.32	11.56	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91117	CECILIA	BARI C.LE	11.41	12.07	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91170	BARI C.LE	CECILIA	12.09	12.32	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91169	CECILIA	BARI C.LE	12.18	12.41	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91118	BARI C.LE	CECILIA	12.21	12.45	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91119	CECILIA	BARI C.LE	12.30	12.56	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91172	BARI C.LE	CECILIA	13.04	13.27	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91120	BARI C.LE	CECILIA	13.10	13.34	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91171	CECILIA	BARI C.LE	13.12	13.35	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91121	CECILIA	BARI C.LE	13.25	13.51	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91174	BARI C.LE	CECILIA	13.54	14.17	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91173	CECILIA	BARI C.LE	14.02	14.25	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91122	BARI C.LE	CECILIA	14.10	14.35	9.816	25	23.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91123	CECILIA	BARI C.LE	14.26	14.52	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91176	BARI C.LE	CECILIA	14.49	15.12	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91175	CECILIA	BARI C.LE	14.57	15.20	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91124	BARI C.LE	CECILIA	15.05	15.29	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91125	CECILIA	BARI C.LE	15.21	15.47	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91178	BARI C.LE	CECILIA	15.41	16.04	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91177	CECILIA	BARI C.LE	15.49	16.12	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91126	BARI C.LE	CECILIA	16.00	16.24	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91127	CECILIA	BARI C.LE	16.09	16.35	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91180	BARI C.LE	CECILIA	16.29	16.52	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91179	CECILIA	BARI C.LE	16.37	17.00	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91128	BARI C.LE	CECILIA	16.48	17.12	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91129	CECILIA	BARI C.LE	17.04	17.30	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91182	BARI C.LE	CECILIA	17.29	17.52	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91181	CECILIA	BARI C.LE	17.35	17.58	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91130	BARI C.LE	CECILIA	17.44	18.08	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91131	CECILIA	BARI C.LE	18.00	18.26	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	

ALLEGATO 1

Programma di esercizio

Treno	Partenza	Arrivo	Ora p	Ora a	km	Min	Vel	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti	gg circolazione	Treni*km tot	periodicità	servizio sostitutivo	
ET 91184	BARI C.LE	CECILIA	18.30	18.53	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91132	BARI C.LE	CECILIA	18.39	19.04	9.816	25	23.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91183	CECILIA	BARI C.LE	18.40	19.03	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91133	CECILIA	BARI C.LE	18.59	19.25	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91186	BARI C.LE	CECILIA	19.20	19.43	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91185	CECILIA	BARI C.LE	19.22	19.45	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91134	BARI C.LE	CECILIA	19.45	20.09	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91135	CECILIA	BARI C.LE	19.54	20.20	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91188	BARI C.LE	CECILIA	20.12	20.35	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91187	CECILIA	BARI C.LE	20.22	20.45	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91136	BARI C.LE	CECILIA	20.38	21.02	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91137	CECILIA	BARI C.LE	20.47	21.13	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91190	BARI C.LE	CECILIA	21.20	21.43	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91189	CECILIA	BARI C.LE	21.24	21.47	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91138	BARI C.LE	CECILIA	21.26	21.50	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91139	CECILIA	BARI C.LE	21.34	22.00	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91192	BARI C.LE	CECILIA	22.02	22.25	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91191	CECILIA	BARI C.LE	22.06	22.29	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91140	BARI C.LE	CECILIA	22.13	22.37	9.816	24	24.5	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91141	CECILIA	BARI C.LE	22.22	22.48	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91142	BARI C.LE	CECILIA	23.02	23.25	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91193	CECILIA	BARI C.LE	23.05	23.28	9.816	23	25.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520.25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 octies	
ET 91143	CECILIA	BARI C.LE	23.10	23.36	9.816	26	22.7	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	
ET 91145	CECILIA	BARI C.LE	23.32	23.57	9.816	25	23.6	8	elettrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2'974.25	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 octies	153'758
AS1050	CORATO	BARLETTA C.LE	04.20	04.58	27	38	42.6	2	Bus	1	51	76	63	1'701	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS1030	BITONTO	RUVO	04.30	05.00	23	30	46.0	2	Bus	1	51	76	63	1'449	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2203	BARLETTA C.LE	BITONTO	04.59	06.17	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS1201	RUVO	BITONTO	05.05	05.35	23	30	46.0	2	Bus	1	51	76	63	1'449	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS1052	CORATO	BARLETTA C.LE	05.25	06.03	27	38	42.6	2	Bus	1	51	76	63	1'701	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2200	BITONTO	BARLETTA C.LE	05.45	07.03	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2202	BITONTO	BARLETTA C.LE	06.15	07.33	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2207	BARLETTA C.LE	BITONTO	06.22	07.40	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2204	BITONTO	BARLETTA C.LE	06.52	08.10	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2211	BARLETTA C.LE	BITONTO	07.47	09.05	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2208	BITONTO	BARLETTA C.LE	08.10	09.28	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2213	BARLETTA C.LE	BITONTO	08.32	09.50	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2210	BITONTO	BARLETTA C.LE	09.05	10.23	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2215	BARLETTA C.LE	BITONTO	09.07	10.25	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2212	BITONTO	BARLETTA C.LE	09.45	11.02	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2217	BARLETTA C.LE	BITONTO	10.02	11.20	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2214	BITONTO	BARLETTA C.LE	10.40	11.58	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2219	BARLETTA C.LE	BITONTO	11.02	12.20	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2218	BITONTO	BARLETTA C.LE	11.55	13.13	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2221	BARLETTA C.LE	BITONTO	11.58	13.15	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2225	BARLETTA C.LE	BITONTO	13.37	14.55	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2222	BITONTO	BARLETTA C.LE	13.40	14.58	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2229	BARLETTA C.LE	BITONTO	15.07	16.25	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2226	BITONTO	BARLETTA C.LE	15.30	16.48	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS1231	CORATO	BITONTO	16.55	17.35	25	40	37.5	3	Bus	1	51	76	63	1'575	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2233	BARLETTA C.LE	BITONTO	17.17	18.35	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2232	BITONTO	BARLETTA C.LE	18.10	19.28	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2237	BARLETTA C.LE	BITONTO	19.02	20.20	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2236	BITONTO	BARLETTA C.LE	19.50	21.08	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2239	BARLETTA C.LE	BITONTO	19.52	21.10	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2243	BARLETTA C.LE	BITONTO	21.17	22.35	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS2240	BITONTO	BARLETTA C.LE	21.40	22.58	56	78	43.1	6	Bus	1	51	76	63	3'528	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS1053	BARLETTA C.LE	CORATO	22.58	23.35	27	38	42.6	2	Bus	1	51	76	63	1'701	DOMENICA+FESTIVI	-	
AS1244	BITONTO	CORATO	23.10	23.50	29	40	43.5	3	Bus	1	51	76	63	1'827	DOMENICA+FESTIVI	-	106'659
AS 303	BARLETTA C.LE	RUVO	04.07	05.04	33.437	57	35.2	3	Bus	1	52	52	303	10'131.41	lunedì_sabato	-	
AS 3	BARLETTA C.LE	CORATO	04.48	05.36	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 454	CORATO	BARLETTA C.LE	05.05	05.53	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 307	BARLETTA C.LE	RUVO	05.25	06.25	33.437	60	33.4	3	Bus	1	52	52	303	10'131.41	lunedì_sabato	-	
AS 5	BARLETTA C.LE	CORATO	05.47	06.35	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 302	RUVO	BARLETTA C.LE	05.50	06.53	33.437	63	31.8	3	Bus	1	52	52	303	10'131.41	lunedì_sabato	-	
AS 311	BARLETTA C.LE	RUVO	06.20	07.24	33.437	64	31.3	3	Bus	1	52	52	303	10'131.41	lunedì_sabato	-	
AS 91309	CORATO	RUVO	06.30	06.40	7.839	10	47	0	Bus	1	52	52	303	2'375.22	lunedì_sabato	-	
AS 2	CORATO	BARLETTA C.LE	06.31	07.19	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 1016	RUVO	BARLETTA C.LE	06.40	07.33	33.437	53	37.9	3	Bus	1	52	52	277	9'262.05	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 7	BARLETTA C.LE	CORATO	06.41	07.28	25.598	47	32.7	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 1010	BITONTO	BARLETTA C.LE	06.45	07.48	51.660	63	49.2	2	Bus	1	52	52	277	14'309.82	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 1001	ANDRIA	BARI C.LE	07.00	08.00	57.353	60	57.4	0	Bus	1	52	52	277	15'886.78	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 91406	ANDRIA	BARLETTA C.LE	07.17	07.35	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	

ALLEGATO 1

Programma di esercizio

Treno	Partenza	Arrivo	Ora p	Ora a	km	Min	Vel	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti	gg circolazione	Treni*km tot	periodicità	servizio sostitutivo	
AS 4	CORATO	BARLETTA C.LE	07.22	08.10	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 9	BARLETTA C.LE	CORATO	07.25	08.13	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 1003	ANDRIA	BARI C.LE	07.30	08.30	57.353	60	57.4	0	Bus	1	52	52	277	15'886.78	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 402_2	RUVO	ANDRIA	07.35	08.15	20.879	40	31.3	1	Bus	1	52	52	200	4'175.80	da gennaio a giugno e da settem	-	
AS 1018	ANDRIA	BARLETTA C.LE	07.40	08.03	12.558	23	32.8	1	Bus	1	52	52	277	3'478.57	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 1014	BITONTO	BARLETTA C.LE	07.45	08.48	51.660	63	49.2	2	Bus	1	52	52	277	14'309.82	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 91407	BARLETTA C.LE	ANDRIA	07.47	08.05	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 1012	RUVO	BARLETTA C.LE	08.00	08.53	33.437	53	37.9	2	Bus	1	52	52	277	9'262.05	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 6	CORATO	BARLETTA C.LE	08.06	08.54	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 11	BARLETTA C.LE	CORATO	08.15	09.03	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 91408	ANDRIA	BARLETTA C.LE	08.17	08.35	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 91409	BARLETTA C.LE	ANDRIA	08.50	09.08	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 8	CORATO	BARLETTA C.LE	09.01	09.49	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 13	BARLETTA C.LE	CORATO	09.22	10.10	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 91410	ANDRIA	BARLETTA C.LE	10.00	10.18	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 10	CORATO	BARLETTA C.LE	10.04	10.52	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 15	BARLETTA C.LE	CORATO	10.10	10.58	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 12	CORATO	BARLETTA C.LE	10.55	11.43	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 19	BARLETTA C.LE	CORATO	11.03	11.51	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 14	CORATO	BARLETTA C.LE	11.45	12.33	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 23	BARLETTA C.LE	CORATO	11.50	12.38	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 91413	BARLETTA C.LE	ANDRIA	12.08	12.26	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 91414	ANDRIA	BARLETTA C.LE	12.35	12.53	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 18	CORATO	BARLETTA C.LE	12.38	13.26	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 25	BARLETTA C.LE	CORATO	12.50	13.38	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 91415	BARLETTA C.LE	ANDRIA	13.10	13.28	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 1011	BARLETTA C.LE	BITONTO	13.27	14.30	51.660	63	49.2	2	Bus	1	52	52	277	14'309.82	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 1013	BARLETTA C.LE	RUVO	13.27	14.20	33.437	53	37.9	3	Bus	1	52	52	277	9'262.05	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 20	CORATO	BARLETTA C.LE	13.30	14.18	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 22_1	RUVO	ANDRIA	13.30	14.10	20.879	40	31.3	1	Bus	1	52	52	200	4'175.80	da gennaio a giugno e da settem	-	
AS 91416	ANDRIA	BARLETTA C.LE	13.38	13.56	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 22	RUVO	BARLETTA C.LE	13.42	14.45	33.437	63	31.8	3	Bus	1	52	52	303	10'131.41	lunedì_sabato	-	
AS 27	BARLETTA C.LE	CORATO	13.45	14.33	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 22_4	CORATO	BARLETTA C.LE	13.45	14.28	25.598	43	35.7	2	Bus	1	52	52	200	5'119.60	da gennaio a giugno e da settem	-	
AS 22_3	CORATO	ANDRIA	13.45	14.10	13.040	25	31.3	0	Bus	1	52	52	200	2'608.00	da gennaio a giugno e da settem	-	
AS 22_2	CORATO	ANDRIA	13.45	14.10	13.040	25	31.3	0	Bus	1	52	52	200	2'608.00	da gennaio a giugno e da settem	-	
AS 1009	BARLETTA C.LE	BITONTO	14.12	15.15	51.660	63	49.2	2	Bus	1	52	52	277	14'309.82	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 1007	BARLETTA C.LE	RUVO	14.12	15.05	33.437	53	37.9	2	Bus	1	52	52	277	9'262.05	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 91417	BARLETTA C.LE	ANDRIA	14.20	14.38	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 24	CORATO	BARLETTA C.LE	14.24	15.14	25.598	50	30.7	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 1002	BARI C.LE	ANDRIA	14.30	15.30	57.353	60	57.4	0	Bus	1	52	52	277	15'886.78	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 29	BARLETTA C.LE	CORATO	14.40	15.28	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 1004	BARI C.LE	ANDRIA	15.00	16.00	57.353	60	57.4	0	Bus	1	52	52	277	15'886.78	di_sabato escluso agosto e fest	-	
AS 26	CORATO	BARLETTA C.LE	15.25	16.13	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 31	BARLETTA C.LE	CORATO	15.37	16.25	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 33	BARLETTA C.LE	CORATO	16.21	17.09	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 28	CORATO	BARLETTA C.LE	16.22	17.10	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 91421	BARLETTA C.LE	ANDRIA	16.45	17.03	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 30	CORATO	BARLETTA C.LE	17.07	17.55	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 91422	ANDRIA	BARLETTA C.LE	17.15	17.33	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 35	BARLETTA C.LE	CORATO	17.19	18.07	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 91423	BARLETTA C.LE	ANDRIA	17.45	18.03	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 32	CORATO	BARLETTA C.LE	18.07	18.55	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 37	BARLETTA C.LE	CORATO	18.15	19.06	25.598	51	30.1	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 91424	ANDRIA	BARLETTA C.LE	18.15	18.33	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 91425	BARLETTA C.LE	ANDRIA	18.45	19.03	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 34	CORATO	BARLETTA C.LE	19.03	19.51	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 39	BARLETTA C.LE	CORATO	19.14	20.02	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 91426	ANDRIA	BARLETTA C.LE	19.15	19.33	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3'805.07	lunedì_sabato	-	
AS 36	CORATO	BARLETTA C.LE	19.55	20.43	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 41	BARLETTA C.LE	CORATO	20.05	20.53	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 38	CORATO	BARLETTA C.LE	20.50	21.38	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 43	BARLETTA C.LE	CORATO	20.52	21.40	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 40	CORATO	BARLETTA C.LE	21.44	22.32	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 45	BARLETTA C.LE	CORATO	21.53	22.41	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 42	CORATO	BARLETTA C.LE	22.32	23.20	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 455	BARLETTA C.LE	CORATO	22.40	23.28	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 47	BARLETTA C.LE	RUVO	23.10	00.08	33.437	58	34.6	3	Bus	1	52	52	303	10'131.41	lunedì_sabato	-	
AS 44	CORATO	BARLETTA C.LE	23.27	00.15	25.598	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7'756.19	lunedì_sabato	-	
AS 354	RUVO	BARLETTA C.LE	23.58	00.55	33.437	57	35.2	3	Bus	1	52	52	303	10'131.41	lunedì_sabato	-	639'937

ALLEGATO 2

Servizi Connessi – Rete di vendita diretta: Biglietterie e Self service

I titoli di viaggio (biglietti e abbonamenti) possono essere acquistati presso:

a) le biglietterie di stazione,
b) le emettitrici self-servicei rivenditori privati autorizzati
c) il sito www.ferrotramviaria.com,
d) App (gratuita) Ferrotramviaria,
e) Il sito www.trenitalia.com (in vendita combinata)
f) App (gratuita) Trenitalia, (in vendita combinata)

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

1. Biglietterie

L'elenco delle biglietterie attive, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è riportato nella seguente tabella:

N.	Stazione/fermata/Località	Biglietteria FT /Self Service/ PVT / Agenzie	n. sportelli
1	STAZIONE BARI CENTRALE	Self Service Info Point	5 1
2	FERMATA QUINTINO SELLA	FT Self service	1 1
3	FERMATA BRIGATA BARI	FT Self service	1 1
4	FERMATA FRANCESCO CRISPI	Self service	1
5	STAZIONE PALESE	Self service	1
6	FERMATA MACCHIE	FT Self service	1 1
7	FERMATA SS. MEDICI (BITONTO)	AGENZIA Self Service	1 1
8	STAZIONE BITONTO	AGENZIA Self Service	1 2
9	STAZIONE TERLIZZI	AGENZIA Self Service	1 2
10	STAZIONE RUVO di PUGLIA	AGENZIA Self Service	1 2
11	STAZIONE CORATO	AGENZIA Self Service	1 2
12	STAZIONE ANDRIA	AGENZIA Self Service	1 3

13	STAZIONE BARLETTA SCALO	FT	1
14	FERMATA BARLETTA CENTRALE	Self service	2
15	FERMATA TESORO (San Paolo)	FT Self service	1 1
16	FERMATA CITTADELLA (San Paolo)	FT Self service	1 1
17	FERMATA SAN GABRIELE (San Paolo)	FT Self service	1 1
18	FERMATA OSPEDALE (San Paolo)	FT Self service	1 1
19	FERMATA CECILIA (San Paolo)	FT Self service	1 1
20	FERMATA EUROPA	FT Self service	1 1
21	FERMATA AEROPORTO	FT Self service Info Point	1 3 1

22	EDICOLA CASCIONE (BARI)	P.V.T.	1
23	EDICOLA MARZULLI (BARI)	P.V.T.	1
24	BAR MARCONI (BARI)	P.V.T.	1
25	TABACCHI GELFO PAOLA (BARI)	P.V.T.	1
26	TABACCHI LORUSSO (BITONTO)	P.V.T.	1
27	BAR LUNA - CASTELLANO (BITONTO)	P.V.T.	1
28	CARTOLERIA LEVANTE BERARDI (BITONTO)	P.V.T.	1
29	TABACCHI DE ASTIS (TERLIZZI)	P.V.T.	1
30	TABACCHI LOBOSCO (RUVO di PUGLIA)	P.V.T.	1
31	TABACCHI LA FORTEZZA (RUVO di PUGLIA)	P.V.T.	1
32	TABACCHI GIANGASPERO (RUVO di PUGLIA)	P.V.T.	1
33	BAR K2 - OLIVIERI (CORATO)	P.V.T.	1
34	EDICOLA SCARINGELLA DANIELE (CORATO)	P.V.T.	1

2. Self service

Presso le stazioni/fermate della linea ferroviaria sono in funzione 32 biglietterie self service.
L'elenco delle self service attive, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è di seguito riportato.

N.	Stazione/fermata/Località	"self service full" banconote + monete + pos
1	STAZIONE BARI CENTRALE	5
2	FERMATA QUINTINO SELLA	1
3	FERMATA BRIGATA BARI	1
4	FERMATA FRANCESCO CRISPI	1
5	STAZIONE PALESE	1
6	FERMATA MACCHIE	1
7	FERMATA SS. MEDICI (BITONTO)	1
8	STAZIONE BITONTO	2
9	STAZIONE TERLIZZI	2
10	STAZIONE RUVO di PUGLIA	2
11	STAZIONE CORATO	2
12	STAZIONE ANDRIA	3
13	STAZIONE BARLETTA SCALO	0
14	FERMATA BARLETTA CENTRALE	2
15	FERMATA TESORO (San Paolo)	1
16	FERMATA CITTADELLA (San Paolo)	1
17	FERMATA SAN GABRIELE (San Paolo)	1
18	FERMATA OSPEDALE (San Paolo)	1
19	FERMATA CECILIA (San Paolo)	1
20	FERMATA EUROPA	1
21	FERMATA AEROPORTO	3
	TOTALE	**33**

ALLEGATO 3

CONDIZIONI MINIME DI QUALITÁ DEI SERVIZI PENALITÁ E PREMI

Ai sensi della Delibera ART 16/2018, vengono di seguito definite le condizioni minime di qualità (CMQ) al di sotto delle quali si applicano le penalità e le relative mitigazioni, nonché i parametri per la definizione dei premi. Le condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi, da misurare attraverso indicatori e livelli qualitativi e quantitativi, individuano obblighi e/o prestazioni (minime) che garantiscono il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità degli utenti in condizioni di uso efficiente delle risorse pubbliche destinate a compensare gli obblighi di servizio pubblico.

Le Parti si danno atto che il presente Allegato costituisce prima applicazione della richiamata Delibera e pertanto potrà essere oggetto di una verifica di completezza ed efficacia.
Allo scopo si definiscono, in relazione al rapporto tra il numero dei treni regionali nel giorno medio feriale e il totale dei treni regionali di Ferrotramviaria FT – DT circolanti nella Regione nello stesso periodo nell'ambito del Contratto di Servizio, la classificazione delle linee (Tabella 1) e, in relazione al rapporto tra numero di passeggeri serviti in una determinata stazione e il numero di passeggeri regionali di Ferrotramviaria serviti in tutte le stazioni oggetto del Contratto di Servizio, la tipologia delle stazioni e le stazioni intermedie rilevanti (Tabella 2):

CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE - Tabella 1

Linee	Direttrici
FR1 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del CdS nel giorno medio feriale > al 20%	***Bari – Barletta via Aeroporto e Bari – Quartiere San Paolo (Cecilia)***
FR2 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del CdS nel giorno medio feriale > al 10% e <= al 20%	***Bari – Barletta via Palese***

Sono stazioni gli impianti appositamente attrezzati per la salita e discesa dei viaggiatori dai treni ove possono svolgersi incroci, precedenze, cambi di binario o nelle stazioni dalle quali si diramano più linee, passaggi da una linea all'altra e soste per lo svolgimento del servizio, come definite dal Decreto ANSF n. 4/2012.
Le stazioni, in accordo ai criteri indicati nella Delibera ART 16/2018, sono individuate e classificate come di seguito:

- A - stazione con rapporto tra numero passeggeri serviti in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio > = del 6% e, comunque, le stazioni a servizio di un capoluogo di provincia;
- B - stazione con rapporto tra numero passeggeri in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio <del 6% e >= del 2%;
- C - stazione con rapporto tra numero passeggeri rilevati in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio<al 2%.

STAZIONI – Tabella 2

STAZIONI	TIPOLOGIA (A – B – C)	STAZIONE INTERMEDIA RILEVANTE
110 - Bari	A	SI
130 - Fesca San Girolamo	C	SI
135 - Palese	C	NO

STAZIONI	TIPOLOGIA (A – B – C)	STAZIONE INTERMEDIA RILEVANTE
145 - Bitonto	A	SI
155 - Terlizzi	B	NO
160 - Ruvo di Puglia	A	SI
165 - Corato	A	NO
170 - Andria	A	SI
175 - Barletta Scalo	C	NO
180 - Barletta	A	NO
194 - Cecilia	C	NO

Le Stazioni intermedie rilevanti saranno considerate nella misurazione della puntualità a partire dal cambio orario di dicembre 2022 previo adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte del gestore della infrastruttura ferroviaria e/o del gestore nazionale e della revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e i gestori suddetti.
La precedente Tabella 2 potrà subire modifiche per esempio a seguito di riprogrammazioni del servizio, a seguito della realizzazione di nodi di interscambio programmati, come previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, a seguito di modifiche alla rete infrastrutturale da parte dei Gestori dell'Infrastruttura, nonché a seguito della conclusione di Accordi Quadro tra Regione Puglia e i Gestori dell'Infrastruttura.

PENALI

Per gli indicatori espressi in numeri decimali, l'arrotondamento alla cifra decimale di ciascun indicatore di consuntivo è determinato per difetto tra 1 e 4, per eccesso tra 5 e 9.

Per gli indicatori espressi in numeri interi, lo scostamento che genera la penale è determinato operando il troncamento delle cifre decimali.

La definizione dei livelli L(x-1) iniziali (primo anno regolatorio), in coerenza al punto 4 della Misura 1 della Delibera ART 16/2018, è stabilita considerando:

a) il valore massimo tra la media dei valori obiettivo definiti nel CdS precedente e quella dei valori conseguiti nell'ultimo triennio consuntivato;

b) per gli indicatori per i quali risulti l'indisponibilità dei dati, il confronto avverrà a partire dal secondo anno del contratto utilizzando come riferimento i livelli conseguiti al termine del primo anno;

c) per indicatori la cui CMQ è di tipo binario, il valore stabilito sulla base di quanto disposto alle singole Misure della Delibera interessate.

Le parti concordano che gli importi unitari delle penali/mitigazioni di cui al presente allegato saranno adeguati, a partire dall'anno successivo al primo, al tasso di inflazione reale desunto dal Documento di Economia e Finanza (DEF) di ciascun anno.

Definizioni

Coefficiente di mitigazione K_x (rif.to Misura 4, Delibera ART n. 16/2018):

- $K_x = 1$ se il rapporto tra il [valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e il [valore medio dell'anno precedente] è ≤ 0;
- Pari al complemento ad 1 se il rapporto di cui sopra è > 0;

In caso di obiettivo crescente $K_x = 1$ sempre.

Coefficiente di gradualità
Il Coefficiente di gradualità (rif.to Misura 4, Delibera ART n. 16/2018) è pari a:
0.8 per il 2022;
1 per i successivi restanti anni di validità del contratto;

Mitigazioni (rif.to Misura 4, Delibera ART n. 16/2018): in caso di superamento dell'obiettivo di over-performance possono essere applicate le mitigazioni previste nel presente documento.

Treno: è il materiale rotabile, nel suo complesso, che effettua il singolo viaggio in servizio viaggiatori come da orario generale di servizio.

Offerta di posti –(Misura 6)

Ferrotramviaria deve assicurare la conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio (Allegato 1), fatte salve eventuali variazioni concordate ai sensi dell'art.11 (Flessibilità del Contratto di servizio) del Contratto.
Come previsto dalla Delibera ART 16/ 2018 la conformità è valutata per la totalità dei treni circolati, allo scopo di garantire un numero di posti offerti analogo o superiore a quello programmato e indicato nel Programma di Esercizio.
La condizione minima di offerta di posti è garantita dall'impiego di materiale rotabile con posti offerti, coincidenti o superiori rispetto a quanto specificato negli appositi Allegati del CdS.

La CMQ di offerta di posti è pertanto misurata dal seguente indicatore:

Indicatore = CONF, conformità del materiale rotabile rispetto al programma di esercizio.

L'indicatore CONF è di tipo binario e assume valore **1** in presenza di treni conformi a quanto stabilito dal CdS, e valore **0** in caso contrario. Il valore del livello minimo dell'indicatore CONF è pari a **1**.

Per ogni non conformità, come da dichiarazione di Ferrotramviaria, è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta/00) a treno nelle more che FT-DT completi la messa a disposizione di una utenza di consultazione per la Regione del proprio sistema di monitoraggio della circolazione previsto entro il 1 giugno 2022.
Suddetta dichiarazione da parte di FT-DT avverrà con cadenza mensile, da inviare entro il mese successivo a quello di riferimento.

Regolarità e Puntualità – (Misura 7)

Fino all'adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte del Gestore dell'Infrastruttura Regionale FT-DI previsto entro il 2022 e alla revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti ed il Gestore stesso, gli obiettivi annuali, sia per la regolarità che per la puntualità, sono determinati coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 16/2018, ad esclusione del rilevamento delle puntualità rilevate nelle stazioni intermedie rilevanti, nonché del conteggio dei treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo che - in ragione della disponibilità dei dati - sono stati computati nella puntualità piuttosto che nella regolarità.

Implementato il nuovo sistema di monitoraggio dal Gestore e definita la revisione della programmazione oraria, che dovrà essere condivisa tra le Parti ed il Gestore, gli obiettivi

annuali stabiliti saranno proporzionalmente ridefiniti a partire dal secondo anno utile (mantenendo fissi i differenziali di miglioramento stabiliti), nel caso si rilevasse per il consuntivo del primo anno utile, uno scostamento maggiore dello 0,1% tra il consuntivo calcolato come da Delibera ART 16/2018 e l'obiettivo di cui alla Delibera ART 16/2018 Misura 7, punto 4.

Gli obiettivi potranno essere ridefiniti anche nel caso in cui vengano inseriti nelle liste dei treni a domanda di trasporto rilevante (quelli propri delle fasce pendolari successivamente descritti), specifici treni con frequentazione elevata nel giorno medio feriale, oggi computati nella fascia non rilevante in relazione all'orario effettivo.

Regolarità del Servizio:

L'indice di regolarità del servizio ferroviario (%RT) è calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituti, ed il numero dei treni programmati nel mese, dove:

Treni effettuati regolarmente = numero dei treni programmati, sottratti:

- Treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne, se non adeguatamente sostituti;
- Treni parzialmente o totalmente soppressi imputabili a Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Trasporto o al GI Regionale, se non adeguatamente sostituiti;
- Treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituiti;
- Treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

Treno adeguatamente sostituito: come da Piano di Intervento, secondo quanto previsto da CdS all'art. 5 comma 9.

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

Regolarità del servizio: valori annuali – numero treni	**CMQ 2022 – 2033**
%	99,87

La regolarità del servizio è misurata attraverso il seguente indicatore: **%Rt Regolarità del servizio**.

L'indicatore **%Rt** relativo al servizio è calcolato per ogni anno come **media aritmetica dei valori mensili** così definiti: per ogni mese i come rapporto tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituiti, ed il numero dei treni programmati:

$$\%R_{t,i} = \left(\frac{T_{r,i}}{T_{tot,i}}\right) \cdot 100$$

dove:

Ttot,i = numero totale dei treni programmati – numero totale dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti;
Tr,i = numero dei treni arrivati a destinazione, comprensivi anche dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI, ma adeguatamente sostituiti.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * [importo unitario della penale* (obiettivo CMQ –valore consuntivo medio annuo) * coefficiente di mitigazione Kx]

Dove:

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia < = O;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è>O.
- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità(2022);
  - 0,8 per il secondo anno(2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni(2024-2033).

Importo unitario della penale: 10.000,00 € (Euro diecimila/ 00) per ogni decimo di scostamento dall'obiettivo percentuale;

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

Regolarità del servizio: valori annuali over-performance	**CMQ 2022-2033**
%	100

Importo unitario della mitigazione della penale: 10.000,00 € (Euro diecimila/ 00) per ogni decimo di scostamento dall'obiettivo percentuale.

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI) si fa riferimento alla classificazioni definite dalla Fiche UIC450-2.

Puntualità

Secondo la Delibera ART 16/ 2018, la puntualità viene misurata nelle stazioni intermedie rilevanti e nella stazione di destino.
Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento.
La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore **% di scostamento orario OS(0'-5')** dei treni, per ogni linea della **tabella 1** "Classificazione delle linee" e per mese.

L'indicatore %OS (scostamento orario 0'-5') è calcolato come rapporto percentuale tra il numero dei treni effettuati al netto di quelli arrivati con un ritardo superiore a 5 minuti ed il numero dei treni effettuati, ove:

Treni arrivati con ritardo: numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, un ritardo superiore a 5 minuti, per cause GI, Ferrotramviaria – Divisione Trasporto, come individuate dal GI. Il treno che consuntiva un ritardo superiore a 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, viene computato una volta sola.
Treni effettuati: numero dei treni programmati sottratto il numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi, inclusi i treni che hanno maturato un ritardo maggiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo (considerati soppressi nell'indicatore della regolarità), e comunque non inferiore ai 30 minuti.

$$\%OS_{(0-5),L,i} = \left(\frac{T_{eff,L,i} - T_{rit,L,i}}{T_{eff,L,i}}\right) \cdot 100$$

dove per ogni linea L:

Trit,L,i = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause GI, IF o altra IF, superiore a 5 minuti.. Il treno che consuntiva un ritardo superiore a 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, viene computato una sola volta.

Teff,L,i = numero dei treni programmati – numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi.

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI) si fa riferimento alla classificazione che recepisce la codifica europea delle cause di ritardo "Fiche UIC 450-2-Edizione 2009".

L'indicatore % OS si misura per:

servizio relativo a domanda di trasporto rilevante (fascia oraria **6:00-9:00 in arrivo e fascia oraria 17:00-20:00 in partenza**), dal **lunedì al venerdì**;

servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante (totalità dei treni al netto di quelli a domanda rilevante), **tutti i giorni della settimana**.

Puntualità del servizio: valori mensili	**CMQ 2022** Estesa agli anni successivi se il dato di consuntivo 2022 è minore di.	**CMQ 2023 - 2033** Nel caso in cui il dato di consuntivo sia>=al CMQ dell'anno precedente.
Linee FR1 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	98,60	+ 0,1 punto

Linee FR1 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	98,60	+ 0,1 punto
Linee FR2 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	98,60	+ 0,1 punto
Linee FR2 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	98,60	+ 0,1 punto

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale mensile= coefficiente di gradualità* [(importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo)* coefficiente di mitigazione Kx]

Dove:
Coefficiente di mitigazione (Kx): pari a 1;

Coefficiente di gradualità pari a:
0,5 per il primo anno di validità (2022);
0,8 per il secondo anno (2023);
1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

Importo unitario mensile della penale:
LineeFR1/2 domanda rilevante:150,00€ (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale in meno;
Linee FR1/ 2 domanda non rilevante: 100,00 € (Euro cento/ 00) per ogni decimo di punto percentuale in meno.

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

Puntualità del servizio: valori mensili over-performance	**2022**	**2023 - 2033**
Linee FR1-servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	98,60	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linee FR1 -servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	98,60	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linee FR2 -servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	98,60	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linee FR2 -servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	98,60	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale

Linee FR 1/2 domanda rilevante:150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale in più;

Linee FR 1/ 2 domanda non rilevante: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni decimo di punto percentuale in più.

Informazioni all'utenza - prima del viaggio (Misura 8)

Le condizioni minime di informazione nei confronti dei clienti e dei cittadini nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione offerto dall'IF/EA (FT-DT e Regione Puglia) e tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti sono misurate attraverso l'indicatore **INFO_AN** di tipo binario che assume valore 1 in presenza del 100% delle informazioni elencate nella stessa Tabella e valore zero in caso contrario.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche *conformi*; qualora le informazioni siano *non conformi*, vengono considerate come non presenti. Con riferimento al punto 25 della Tabella successiva "Documenti di rendicontazione attestanti i risultati ambientali (..)" si stabilisce che le penali potranno essere applicate a partire dal 2023; nel 2022 Ferrotramviaria si impegna ad individuare ed attuare le azioni necessaria per la elaborazione e pubblicazione del report richiesto.

FT-DT attesta la programmazione della diffusione delle informazioni di propria competenza (punti da 1 a 19 e da 25 a 29 della tabella successiva) alla Regione annualmente, mentre le altre informazioni (punti da 20 a 24 della tabella successiva) saranno diffuse a cura della Regione.

Per ogni singola non conformità a carico di Ferrotramviaria rilevata dalla Regione, rispetto alla tabella sotto riportata, è applicata una penale pari a 25,00 € (Euro venticinque/00).

TABELLA 1. Informazioni minime distinte per canale di comunicazione (I)

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

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

TABELLA 1. Informazioni minime distinte per canale di comunicazione (II)

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

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

Informazioni all'utenza - durante il viaggio (Misura 9)

Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni (art. 14 del Contratto), distinte per tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore **INFO_DU** così come descritto nella Delibera ART 16/2018. Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche *conformi*; qualora le informazioni siano *non conformi*, vengono considerate come non presenti.

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

Per ogni singola non conformità, per singolo treno, rilevata dalla Regione, relativa alla comunicazione statica e dinamica, nel corso delle visite ispettive della Regione Puglia è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta / 00), e comunque non superiore a 250,00 € (Euro duecentocinquanta / 00).

TABELLA 2. Informazioni Statiche

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

TABELLA 3. Informazioni dinamiche. Comunicate a bordo di ogni treno, mediante opportuno sistema di sonorizzazione e/o display visivi (ove presenti), in condizione di normalità di viaggio dall'IF ai passeggeri.

<table>
<tr><th></th><th>Nr Ordine</th><th>Tipologia di informazione</th><th>Note</th></tr>
<tr><td rowspan="11">DINAMICHE</td><td>35</td><td>Prossima fermata</td><td></td></tr>
<tr><td>36</td><td>Principali coincidenze incluse quelle operate da altri vettori ferroviari (nel caso in cui l'informazione sia disponibile da parte del GI)</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">In caso di malfunzionamenti a bordo treno, ritardi ed anormalità di circolazione, le IF garantiscono in aggiunta alle informazioni dinamiche di cui sopra, le seguenti informazioni anche attraverso annunci vocali manuali tramite opportuno sistema di sonorizzazione in merito a:</td></tr>
<tr><td>Nr ordine</td><td>Tipologia di informazione</td><td>Note</td></tr>
<tr><td>37</td><td>Ritardi durante la marcia</td><td rowspan="6">Tali informazioni sono:
- Fornite tempestivamente e con aggiornamenti almeno ogni 15 minuti sulla evoluzione della situazione con l'indicazione dei tempi di ripristino delle normali condizioni di viaggio se possibile stimarli -
Corredate dalle motivazioni che hanno portato al ritardo, alla cancellazione o alla soppressione del servizio
-Corredate dalla indicazione delle modalità di richiesta di eventuali rimborsi e/o indennizzi sia online che offline
-Ove non sia presente o non funzionante il sistema di sonorizzazione a bordo treno e/o display visivi, le informazioni relative a ritardi ed anormalità di esercizio saranno fornite, nel corso del viaggio, dal personale di bordo che provvederà personalmente ad annunciarlo attraverso l'impianto di diffusione sonora o verbalmente attraversando le carrozze. Va riservata in ogni caso, particolare attenzione alle esigenze delle persone con menomazioni dell'udito.</td></tr>
<tr><td>38</td><td>Anormalità della circolazione</td></tr>
<tr><td>39</td><td>Treno fermo nella stazione di origine o intermedia per un periodo superiore a 5 minuti rispetto all'orario di partenza programmato</td></tr>
<tr><td>40</td><td>Treno fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti</td></tr>
<tr><td>41</td><td>Soppressione del treno e indicazione delle modalità di sostituzione</td></tr>
<tr><td>42</td><td>Eventuale servizio di assistenza con erogazione di generi di conforto</td><td></td></tr>
</table>

Livelli minimi di trasparenza (Misura 10)

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, FT-DT e la Regione Puglia pubblicano sui rispettivi portali web le seguenti informazioni e documenti:

a) Contratto di servizio e allegati in vigore corredato da uno schema di sintesi dei principali elementi contrattuali, con particolare riferimento a:
   i) corrispettivo totale annuo (*in euro*);
   ii) compensazione finanziaria annua (*in euro*);
   iii) finanziamenti erogati per acquisto di rotabili (valore assoluto e % copertura costo assoluto);
   iv) compensazioni annue per utenze agevolate o esentate (*in euro*);
b) carta della qualità dei servizi in vigore;
c) schemi dei questionari utilizzati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;
d) consuntivo annuale delle penali contrattuali pagate alla Regione, suddivise per indicatore della qualità;
e) tutti i livelli consuntivi relativi agli indicatori individuati;
f) principali indicatori gestionali, con riferimento a:
i) numero passeggeri trasportati e pax·treni-km;
ii) prezzo medio (ricavi da bigliettazione / n°pax);
iii) distribuzione del parco rotabile per età o classe ambientale;
iv) *Coverage ratio:* margine di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico.

La pubblicazione dei documenti di cui ai precedenti sub a), b) e c) deve avvenire entro 60 giorni dalla loro adozione o aggiornamento.
La pubblicazione dei dati e delle informazioni di cui ai precedenti sub d), e) e f) avviene entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento.
Contestualmente alla loro pubblicazione, tutti i documenti, i dati e le informazioni sopra citati sono trasmessi dalla Regione e da FT-DT all'ART in formato aperto / editabile.
FT-DT attesta annualmente l'avvenuta pubblicazione delle informazioni allaRegione.

Livelli minimi di accessibilità commerciale (Misura 11)

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

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

a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (% ACV)

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

Si definiscono **"stazioni dotate di adeguati canali di vendita"** le stazioni ove è disponibile, oltre ai canali telematici (sito internet, sito mobile, App), almeno uno dei seguenti canali a terra:

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

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

Con riferimento agli investimenti già previsti nel Piano Economico Finanziario, e alla particolare conformazione territoriale pugliese, ove sovente le stazioni sono localizzate al di fuori del tessuto urbano, rendendo di fatto la rete di vendita terza distante dall'infrastruttura, secondo gli standard definiti dalla Delibera ART 16/ 2018, si individuano sotto le condizioni minime di qualità:

Dotazione adeguata di canali di vendita - stazioni	**CMQ 2022 - 2023** %	**CMQ 2024- 2033** %
%ACV annuale Tipologia A	100	100
%ACV annuale Tipologia B	100	100
%ACV annuale Tipologia C	75	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo %ACV - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione K.x)

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno(2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

- Importo annuo della penale: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale in meno, se dovuto alla riduzione della rete di vendita diretta (self service) di FT-DT, escludendo gli atti vandalici.

- Coefficiente di mitigazione (K.x):
  - pari a 1 dal 2022 al 2023

dal 2024:

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

b) funzionamento dei canali telematici (%BTEL)

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

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

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

Funzionamento Canali Telematici (%BTEL)	**CMQ (%)**
%BTEL annuale	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità(2022);
- 0,8 per il secondo anno(2023);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

- Importo unitario della penale: come da matrice dei rischi di cui all'Allegato 8, tutti i mancati ricavi determinati dal blocco dei sistemi di vendita sono in capo a FT-DT; pertanto si intende con tale previsione aver individuato una forma di penale che scatta ad ogni singola interruzione di servizio, anche laddove questa non superi le 12 ore o il valore percentuale di riferimento.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia < = 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

c) funzionamento delle biglietterie automatiche - self service full BSS (%BAUT)

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

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

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

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese

successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/ apertura della segnalazione di guasto.

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

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore; ai

fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

Funzionamento biglietterie automatiche (%BAUT)	**CMQ** %
% BAUT annual TipologiaA	100
% BAUT annual Tipologia B	100
% BAUT annual TipologiaC	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ -valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

- Importo annuale della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia< = 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è>0.

d) Funzionamento delle validatrici (%VAL)

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

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

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

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

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

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

Funzionamento validatrici (%VAL)	**CMQ** %
% VAL annuale	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ -valore

consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)
Dove:

- Coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

- Importo unitario della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia < = 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

e) rispetto dell'orario di aperture delle biglietterie (biglietterie)
Nelle stazioni dotate di biglietteria si verifica il rispetto dell'orario di aperture al pubblico rispetto a quanto programmato e comunicato alla Regione e riportato sui canali informative di FT-DT.
L'indicator **biglietterie** assume, per ogni singolo evento rilevato, il valore 1 in rispetto dell'orario di aperture al pubblico e valore 0 in caso contrario.
In caso di non conformità rilevata dalla Regione si applica una penale pari a 1.000 (mille/00) euro.

Livelli minimi di pulizia (Misura 12)

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

Indicatore 1 - **PULT_EX** Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;
Indicatore 2 - **PULT_CF** Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

I cicli di pulizia programmati nel contratto vigente tra Ferrotramviaria e il fornitore differiscono per alcune attività rispetto a quanto definito dall'ART nella richiamata Delibera 16/2018. Le Parti condividono, prima della futura negoziazione per il nuovo appalto dei servizi di pulizia, che Ferrotramviaria si conformerà progressivamente ai requisiti della misura 12 della Delibera ART 16/ 2018, integrando il sistema attuale per quanto possibile e senza costi aggiuntivi entro dodici mesi dalla sottoscrizione del Contratto. Le Parti valuteranno le azioni individuate e l'eventuale aggiornamento della tabella sotto riportata. FT-DT si impegna inoltre a traguardarne la conformità a partire dal nuovo affidamento che è previsto dall'anno 2022 nell'ambito dell'equilibrio economico-finanziario del Contratto. Fino alla data del nuovo affidamento gli indicatori sono valutati sulla scorta del programma di pulizie adottato da FT-DT con il fornitore.

Di seguito si riportano gli interventi di pulizia garantiti da Ferrotramviaria s.p.a.:

Classe di intervento	Frequenza Minima (interventi eseguiti sede di appalto)	Obiettivo	Descrizione
A.1	Variabile, in relazione a necessità e tempi di sosta	Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza durante il servizio.	Intervento veloce: pulizia toilette, asportazione sommaria dei rifiuti.
B	Giornaliera	Garantire l'eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza.	Intervento di mantenimento: pulizia toilette, asportazione rifiuti, spazzamento pavimento, spolveratura delle parti maggiormente a contatto con la clientela, vuotamento reflui*, rifornimento acqua ed accessori igienici*.
C	Settimanale	Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste prolungate	Lavaggio accurato di toilette, pavimenti, sedili e altri componenti a maggior contatto con l'utenza.
**D	Semestrale	Garantire il ripristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate (nei cantieri attrezzati per l'intervento).	Intervento accurato: pulizia accurata di tutte le superfici eseguita con idonee attrezzature. Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario. Rimozione graffiti e scritte qualora necessario.

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

Le località sede delle attività di pulizia sono: Bari, Ruvo, Andria, Barletta Scalo**.

Non tutte queste sedi consentono lo svolgimento di tutte le attività previste.
***L'impianto di Barletta Scalo [piattaforma di lavaggio] allo stato attuale è parzialmente utilizzabile a causa di impedimenti infrastrutturali.*

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

PULT _ EX=(n° interventi eseguiti/interventi programmati) x 100

Livelli minimi di pulizia	CMQ %
% *PULT EX* - classe di intervento - **A1**	100
% *PULT EX* - classe di intervento - **B**	100
% *PULT EX* - classe di intervento - **C**	100
% *PULT EX* - classe di intervento - **D**	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo)* coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

- coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tuttl. gli altri anni (2024-2033).
- Importo unitario annuale della penale:
  - 50,00 € (Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT _EX - classe di intervento – A1;
  - 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT EX - classe di intervento –B;
  - 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT EX - classe di intervento –C;
  - 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT EX - classe di intervento –D;
- Coefficientedi mitigazione(Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia < =0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >o.

Indicatore 2- PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile:

Tenuto conto delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo la *check list* di cui alla Tabella A, la penale sarà determinata in maniera puntuale, pari a 500,00 € (Euro cinquecento/00) per treno non conforme.

Laddove fosse individuato, tra le Parti un campione significativo, nonché la metodologia condivisa di calcolo dell'indicatore percentuale, da effettuarsi tra le Parti entro il 2024, a partire da verifiche ispettive puntuali e a campione condotte dalla Regione, l'indicatore è definito in relazione agli interventi conformi sul totale degli interventi eseguiti, misurati sulla base:

PULT_CF=(n° interventi conformi / interventi eseguiti)·100

Livelli minimi di pulizia	**CMQ** %
% *PULT* _CF – A.1	100
% *PULT* _CF – B	100
% *PULT* _CF – C	100
% *PULT* _CF – D	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità(2022);
  - 0,8 per il secondo anno(2023)
  - 1,0 per tutti gli altri anni(2024-2033).

- Importo unitario annuale della penale di:

  - 50,00 €(Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT _CF- classe di intervento – A1;
  - 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT_CF- classe di intervento –B;
  - 250,00 € (Euro duevcentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT_CF- classe di intervento –C;
  - 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT_CF- classe di intervento –D;

- Coefficiente di mitigazione(Kx):
  - pari a 1 se ilrapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia <=0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

Di seguito si riporta, per semplicità di interpretazione, le previsioni della Delibera ART 16/ 2018.

TABELLA 4. Pulizia del materiale rotabile: classi di intervento

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

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

Livelli minimi di comfort del materiale rotabile (Misura 12)

Il comfort è strettamente legato all'età della flotta. I nuovi treni, una volta in esercizio costituiranno la Flotta Nuova. Alla sottoscrizione del Contratto tutta la flotta in uso è da ricondurre alla Flotta Restante.

Indicatore %CLI_FN Funzionamento impianti di climatizzazione:
Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale

Climatizzazione	Verificato da ispettori regionali	Ad evento accertato	1.000,00 € (Euro mille/ 00) a treno

Ai fini della verifica, la climatizzazione si considera funzionante qualora treno, anche per uno solo dei suoi moduli, abbia una temperatura interna così determinata: temperatura impostata + 0,25 x (temperatura esterna - 19).
Si verifica la non conformità qualora il treno risulti non conforme su almeno il 25% del suo intero. La penale si applica qualora non si dovesse provvedere al ripristino entro le 48 ore successive alla rilevazione stessa. A partire dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi automatici aziendali, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei moduli treno dotati di impianto di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionante per ogni treno commerciale effettivamente circolato. Detto indicatore è calcolato come rapporto tra i moduli treno (casse) con impianto di climatizzazione funzionante e il totale dei moduli treno (casse) dotate di impianto di climatizzazione di tutti i treni circolati. L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

%CLI _FN= (n° moduli treno dotate di impianto funzionante / n° totale moduli treno dotate di impianto) x 100

Funzionamento impianti di climatizzazione	**CMQ** %
%CLI _FN flotta	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- Coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 -2033).

- Importo unitario della penaledi:
  - 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni intero punto di scostamento percentuale perCLI_FN flotta

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia < =0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è>0.

Indicatore %WC_AFN Accessibilità e funzionamento delle toilette:
Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali

saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Toilette	Il servizio si intende reso quando le toilette presenti o almeno la metà di queste (se presenti più toilette comunque accessibili) risultano in servizio/accessibili	Ad evento accertato	500,00 € (Euro cinquecento/00) per treno

La toilette risulta in servizio/ accessibile quando:

- ad inizio turno, il servizio igienico è pulito, dotato di porta con dispositivo di apertura di accesso funzionante e corretto funzionamento degli impianti sanitari (acqua, luce, carta igienica e sapone);
- in corso di viaggio, il servizio igienico è pulito, dotato di porta con dispositivo di apertura di accesso funzionante e corretto funzionamento degli impianti sanitari (acqua, luce).

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi automatici aziendali di FT-DT per la misurazione del servizio, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale di servizi igienici accessibili e funzionanti per ogni treno effettivamente circolato, calcolato come rapporto tra toilette accessibili e funzionanti e il totale delle toilette presenti.
I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

%WC_AFN=(n° toilette accessibili e funzionanti / n° totale toilette) x 100

Accessibilità e funzionamento delle toilette	CMQ 2023 - 2033 %
% ***WC_AFN*** intera flotta	100

L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ -valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,3 per il primo anno di validità (anno 2022);
  - 0,5 per il secondo anno (anno 2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

- Importo unitario della penale di:
  - 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per

WC_AF N intera flotta

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia <=0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto cli cui sopra è >0.

Indicatore %SPMR Disponibilità e fruibilità di servizi PMR (Misura 13)

Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
PMR	Il servizio si intende reso quando sui treni indicati in Orario da relativo pittogramma sui moduli treno contrassegnate da apposito simbolo è presente, conforme ed utilizzabile, dotazione PMR, salvo casi di vandalismo	Ad evento accertato	200,00 € (Euro duecento/00) per singola infrazione

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi aziendali di FT-DT per la misurazione del servizio dei treni commerciali circolanti con moduli treno (casse) non conformi, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei treni fruibili alle PMR e i treni totali programmati come accessibili alle PMR (indicati accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato), calcolato per linea per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili del rapporto tra il numero dicorse mensili accessibili e fruibili e le corse mensili programmate accessibili:

***%SPMRL**= (n° di corse mensili accessibili e fruibili/n° di corse mensili programmate accessibili)* x 100

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

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

Disponibilità e fruibilità di servizi PMR - annuo	CMQ %
%SPMR	100

L'indicatore sarà determinato, relativamente a quanto qui indicato suscettibile di guasto, considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere

superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.
La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx:).
Dove:

- coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
- Importo unitario della penale di:
  500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero percentuale per SPMR.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia <=0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

Indicatore %PAF Porte di accesso funzionanti
Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Porte	Il servizio si intende reso quando ogni modulo treno (cassa) è dotato di almeno una porta esterna funzionante per lato e le porte intercomunicanti consentono il passaggio tra i moduli del treno aprendosi agevolmente	Ad evento accertato	300,00 € (Euro trecento/00) per singolo treno

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi aziendali di FT-DT per la misurazione dei servizi dei treni commerciali circolanti con moduli treno non conformi, l'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili delle corse effettuate con treni con tutte le porte laterali e intercomunicanti funzionanti e il numero delle corse effettuate.
I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

%PAF = (n° *di corse effettuate con treni con porte funzionanti/n° di corse totali effettuate)* x 100

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

Treno con porte funzionanti -annuo	CMQ %
%PAF – intera flotta	100

L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti

tra l'apertura dell'avviso guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

In considerazione della circostanza che il materiale rotabile non è dedicato a singole linee, si procede al calcolo dell'indicatore in funzione della tipologia di flotta.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- Coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024- 2033).
- Importo unitario della penale di:
  - 200,00 € (Euro duecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per PAF intera flotta;
- Coefficiente di mitigazione(Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'annoprecedente] sia <=0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

Indicatore %SBICI Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli)

L'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili per ogni linea del rapporto tra il numero di corse mensili attrezzate per il trasporto biciclette e le corse mensili totali:

%SBICI=(n° di corse mensili accessibili al trasporto biciclette/n° di corse mensili programmate accessibili alle bici) x 100

Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli) - annuo	**CMQ 2022 - 2033** %
% **SBICI** - linea FR1	100%
% **SBICI** - linea FR2	70%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx.

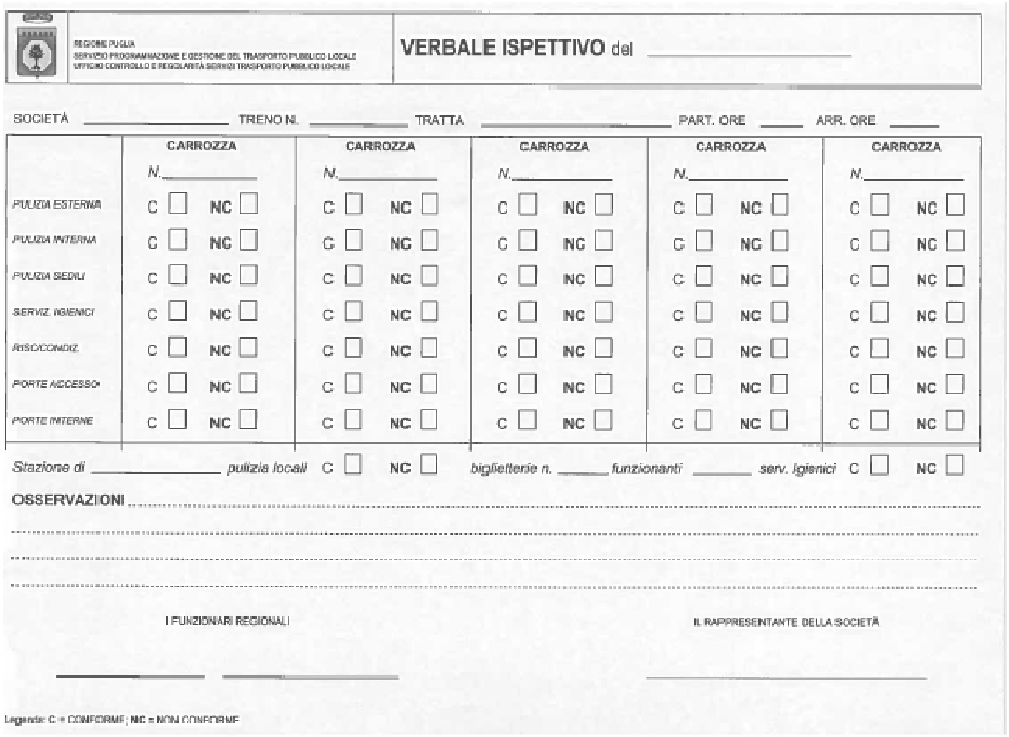
Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno(2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 -2033).

- Importo unitario della penale di 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per SBICI.

- Coefficiente di mitigazione(Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia <=0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

TABELLA A - CHECK LIST PULIZIE



REGIONE PUGLIA
SERVIZIO PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
UFFICIO CONTROLLO E REGOLARITÀ SERVIZI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

VERBALE ISPETTIVO del _____

SOCIETÀ _____ TRENO N. _____ TRATTA _____ PART. ORE ____ ARR. ORE ____

	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____
PULIZIA ESTERNA	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PULIZIA INTERNA	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PULIZIA SEDILI	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
SERVIZ. IGIENICI	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
ARIA CONDIZ.	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PORTE ACCESSO	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PORTE INTERNE	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐

Stazione di _____ pulizia locali C ☐ NC ☐ biglietterie n. ____ funzionanti ____ serv. igienici C ☐ NC ☐

OSSERVAZIONI .....

I FUNZIONARI REGIONALI

IL RAPPRESENTANTE DELLA SOCIETÀ

Legenda: C = CONFORME ; NC = NON CONFORME

Penale per mancato rispetto del cronoprogramma di consegna dei nuovi treni

Il Contratto, all'allegato 7 - Piano Investimenti, detta le scadenze per l'immissione in esercizio dei nuovi treni, secondo un apposito cronoprogramma.
Il mancato rispetto di dette scadenze, con ritardo superiore a sei mesi rispetto a quanto ivi previsto, comporterà l'applicazione di una penale, a decorrere dal settimo mese, pari a 25.000,00 € (Euro venticinquemila/00) per ogni mese di ritardo.

Penale per mancato rispetto degli obblighi di rendicontazione del contratto di servizio
In caso di mancato rispetto dei quanto indicato all'articolo 9 del Contratto, circa i tempi e le modalità di invio del CER, della relazione illustrativa, dei formati di contabilità regolatoria, delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della Misura 4 della Delibera ART n. 120/2018, nonchè delle certificazioni a corredo, sarà applicata una penale pari a € 250,00 (euro duecentocinquanta/00) per ogni giorno di ritardo.

Penali per mancato rispetto degli obiettivi del Piano di Raggiungimento degli Obiettivi

Di seguito si riportano le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di cui al Piano Raggiungimento Obiettivi, nonché le mitigazioni in caso di over-performance:

Indicatori di efficienza operativa

Gli scostamenti del costo operativo per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 8'000, (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,3;
- € 16'000 (euro sedicimila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,3.

Indicatori di efficienza: costi
Gli scostamenti del costo operativo per posto-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,001;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,001.

Gli scostamenti del costo operativo per passeggero-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,002;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,002.

Gli scostamenti del costo manutenzione per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,1;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,1.

Gli scostamenti del costo manutenzione per costi operativi, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 1%;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 1%.

Gli scostamenti del costo manutenzione per ore servizio treni, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto

a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 5 unità;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 5 unità.

Indicatori di efficienza: ricavi

Gli scostamenti dei ricavi da traffico per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,3
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,3.

Gli scostamenti dei ricavi da traffico per posto-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,001
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,001.

Gli scostamenti dei ricavi da traffico per passeggero-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,002
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,002.

Gli scostamenti dei ricavi totali per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,001
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,001.

Gli scostamenti dei ricavi totali per passeggero-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,002
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,002.

Gli scostamenti del *coverage-ratio*, rilevato in sede di confronto CER/PEF,rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,1;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,1.

PREMI

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

Premio per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori:

RISULTATO PREMIATO	Incremento o mantenimento della *Customer Satisfaction* su più indici ed obiettivi.
METODO DI VERIFICA	Indagini di *Customer Satifaction* di cui all'art. 15 del Contratto.
ANNI IN CUI È PAGATO IL PREMIO	Tutti gli anni.
ENTITÀ MASSIMA DEL PREMIO	Valore non superiore a quello accantonato per ogni anno.
ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA PREMIANTE	5.000,00 € (Euro cinquemila/00) + IVA per il raggiungimento dell'obiettivo (+2 pp) per ciascun item di cui ai punti successivi rispetto all'anno precedente.
MODALITÀ DI RILEVAZIONE DELLA SODDISFAZIONE	Saranno utilizzate le ricerche di mercato per la rilevazione della *Customer Satifaction* dei treni della Divisione Trasporto di Ferrotramviaria che si effettua ogni anno con l'obiettivo di garantire un monitoraggio sistematico dei principali indicatori di Qualità Percepita in relazione alle diverse componenti del servizio offerto. Il metodo di indagine ha le seguenti caratteristiche: Verranno effettuate 2 rilevazioni nel corso dell'anno; ogni rilevazione sarà effettuata durante un periodo massimo di circa 3 settimane; La numerosità del campione è prevista di almeno 2000 interviste andate a buon fine per ciascuna delle rilevazioni, per un totale di almeno 4.000 interviste; Le valutazioni vengono espresse con un voto su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione: ai fini dell'attribuzione del presente premio le votazioni rilevate prese in considerazione saranno quelle pari o superiori a 7, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018.

DIMENSIONE MINIMA DEL CAMPIONE	Per l'assegnazione del premio saranno utilizzati i risultati di tutte le interviste andate a buon fine (questionari completati con tutte le risposte) effettuate da FT-DT nel corso dell'anno, anche suddivise in più rilevazioni, che comunque non potranno essere inferiori a 1
VALORE BASE	L'ultima indagine del 2021 sarà utilizzata come base per rilevare il livello di soddisfazione iniziale da migliorare o mantenere.
SOGLIA MINIMA PER IL RICONOSCIMENTO DEL PREMIO	Il premio non viene assegnato se le percentuali di viaggiatori soddisfatti (7 e oltre, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018.) sono inferiori a valori minimi stabiliti.
CALCOLO DEL PREMIO SPETTANTE IN BASE AI RISULTATI DELLE INDAGINI	Il premio viene assegnato se la percentuale dei viaggiatori soddisfatti aumenta di 2 pp per ogni seguente item rispetto all'anno precedente: Viaggio nel complesso Pulizia Puntualità

Incentivo per incremento dei viaggi effettuati:

RISULTATO PREMIATO	Aumento dei viaggi effettuati misurati come numero dei biglietti/ abbonamenti venduti.
METODO DI VERIFICA	Rilevazione delle vendite da parte di FT-DT
AMBITO DI APPLICAZIONE	Regione Puglia
DEFINIZIONE DEL VALORE BASE	Valore ricavi da mercato di cui al PEF.
ANNI IN CUI È PAGATO L'INCENTIVO	Tutti gli anni.
PREMIO	€ 35.000,00 (Euro trentacinquemila/ 00) + IVA, comunque non superiore agli importi accantonati a debito per Ferrotramviaria.
CONDIZIONE PER IL PAGAMENTO DELL'INCENTIVO	Il premio viene assegnato nel caso in cui i ricavi da mercato, al netto dell'effetto degli incrementi tariffari, superino quanto previsto a PEF dell'1%. Detto premio sarà riconosciuto solo nel caso in cui la previsione della lett. a) comma 4 dell'art. 9 del Contratto sia favorevole alla Regione, oppure, nel caso in cui si ricada nella lett. b) comma 4 dell'art .9 cit. con scostamento a favore di Ferrotramviaria di importo superiore al valore del premio stesso e comunque in caso di scostamento sfavorevole.
MODALITÀ DI CALCOLO DEL MAGGIOR INTROITO	Confronto ricavi da CER con ricavi da PEF per l'anno di riferimento.

Elenco dei Piani di intervento previsti dalla Delibera ART 16/2018

- Piano di intervento servizi sostitutivi (Misura 7) ;
- Piano operativo sicurezza e controlleria (Misura 14);
- Piano operativo per l'accessibilità (Misura 13);
- Piano operativo lingua inglese (Misura 8);
- Piano vendita e info (Misura 11);
- Piano di accesso al dato (Misura 3, punto 8);
- Piano di miglioramento e monitoraggio (Misura 3, punto 4);
- Relazione sulla dotazione degli impianti di climatizzazione e toilette (Misura 12);

ALLEGATO 4

PEF: PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO

CONTO ECONOMICO 2022 - 2033 12 ANNI - Valori in €	Piano 2022	Piano 2023	Piano 2024	Piano 2025	Piano 2026	Piano 2027	Piano 2028	Piano 2029	Piano 2030	Piano 2031	Piano 2032	Piano 2033	TOTALE
Ricavi da Mercato Ferrovie	**2'873'629**	**4'502'220**	**8'127'015**	**8'572'655**	**9'253'718**	**9'692'468**	**10'116'997**	**10'473'656**	**10'792'009**	**11'042'518**	**11'260'564**	**11'483'500**	**108'190'950**
Ricavi da Mercato Ferrovia	*2'873'629*	*4'502'220*	*8'127'015*	*8'572'655*	*9'253'718*	*9'692'468*	*10'116'997*	*10'473'656*	*10'792'009*	*11'042'518*	*11'260'564*	*11'483'500*	*108'190'950*
Ricavi	***23'850'974***	***24'438'633***	***21'227'980***	***21'954'508***	***22'152'098***	***22'351'467***	***22'552'630***	***22'755'604***	***22'960'405***	***23'167'048***	***23'375'552***	***23'585'932***	**274'372'831**
Ricavi da contratto di Servizio FERROVIA	*23'850'974*	*24'438'633*	*21'227'980*	*21'954'508*	*22'152'098*	*22'351'467*	*22'552'630*	*22'755'604*	*22'960'405*	*23'167'048*	*23'375'552*	*23'585'932*	*274'372'831*
KM FERROVIA	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'050'000	2'050'000	2'050'000	2'050'000	2'050'000	2'050'000	2'050'000	2'050'000	2'050'000	24'450'000
KM OFFERTI FERROVIA	0	0	0	0	0	90'000	130'000	130'000	130'000	130'000	130'000	130'000	870'000
Altri Ricavi e Prestazioni	***25'911***	***26'144***	***26'379***	***26'617***	***26'856***	***27'098***	***27'342***	***27'588***	***27'836***	***28'087***	***28'340***	***28'595***	**326'792**
Ricavi Operativi	**26'750'513**	**28'966'996**	**29'381'375**	**30'553'780**	**31'432'673**	**32'071'034**	**32'696'970**	**33'256'848**	**33'780'250**	**34'237'653**	**34'664'456**	**35'098'027**	**382'890'573**
Variazioni delle Rimanenze	**100'000**	**(50'000)**	**(50'000)**	**(50'000)**	**(50'000)**	**150'000**	**150'000**	**150'000**	**150'000**	**(100'000)**	**(100'000)**	**(100'000)**	**200'000**
Accesso Infrastruttura	4'207'234	4'296'714	4'436'007	4'748'926	4'965'329	5'208'284	5'328'486	5'349'519	5'370'741	5'392'154	5'413'759	5'435'560	60'152'713
Accesso Infrastruttura RFI (linea ex Marittima e stazionamento)	105'254	105'657	106'063	106'474	106'888	107'305	107'727	108'152	108'581	109'014	109'451	109'892	1'290'457
Bus Sostitutivi a carattere temporaneo per interruzione sulla linea e compatibili con art. 34-octies del D.L. 179/2012	2'342'500	2'050'000	1'562'500	312'000	0	0	0	0	0	0	0	0	6'267'000
Assicurazioni Ferroviarie	429'999	510'150	548'580	570'589	592'950	589'767	595'075	600'430	605'834	611'287	616'788	622'339	6'893'787
Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi	6'240'191	6'410'010	6'575'941	6'835'643	7'147'648	7'344'713	7'674'595	7'781'350	8'017'679	8'390'829	8'518'871	8'644'718	89'582'187
Manovra	846'442	854'854	879'073	887'657	932'768	953'426	990'350	1'000'189	1'026'622	1'066'677	1'081'753	1'096'895	11'616'704
Manutenzione	4'361'462	6'052'851	5'292'082	5'640'018	4'336'198	5'432'169	7'839'350	5'628'117	9'131'187	6'149'149	8'024'279	7'000'530	74'887'390
Formazione e SGS	473'914	478'712	483'422	488'178	502'151	514'071	535'823	541'236	551'600	575'002	583'487	591'960	6'319'557
Commerciale	848'259	974'103	1'246'548	1'287'658	1'365'732	1'413'736	1'468'210	1'501'489	1'534'425	1'577'688	1'603'836	1'630'392	16'452'076
Godimento beni di terzi	0	0	200'000	201'800	203'616	205'449	207'298	209'163	211'046	212'945	214'862	216'796	2'082'975
Direzione e Coordinamento Impresa Ferroviaria	435'732	441'832	448'018	454'290	460'650	467'099	473'639	480'270	486'993	493'811	500'725	507'735	5'650'793
Funzionamento Aziendale	*4'200'000*	*4'250'400*	*4'301'405*	*4'461'847*	*4'515'389*	*4'569'574*	*4'624'409*	*4'679'902*	*4'736'061*	*4'792'893*	*4'850'408*	*4'908'613*	*54'890'901*
- Costo del personale	*2'390'822*	*2'425'170*	*2'459'549*	*2'577'514*	*2'614'492*	*2'651'540*	*2'778'312*	*2'818'119*	*2'858'035*	*2'994'267*	*3'037'116*	*3'080'118*	*32'685'055*
- Costi di Processo	*1'809'178*	*1'825'230*	*1'841'855*	*1'884'333*	*1'900'897*	*1'918'034*	*1'846'097*	*1'861'783*	*1'878'025*	*1'798'626*	*1'813'292*	*1'828'495*	*22'205'847*
Costi di Processo	**24'490'985**	**26'425'283**	**26'079'639**	**25'995'080**	**25'129'319**	**26'805'593**	**29'844'960**	**27'879'817**	**31'780'768**	**29'371'448**	**31'518'220**	**30'765'429**	**336'086'540**
EBITDA - Margine Operativo Lordo	**2'359'528**	**2'491'713**	**3'251'736**	**4'508'700**	**6'253'353**	**5'415'441**	**3'002'009**	**5'527'031**	**2'149'482**	**4'766'205**	**3'046'236**	**4'232'597**	**47'004'032**
Ammortamenti	(1'013'322)	(977'037)	(1'545'289)	(1'738'306)	(2'091'707)	(2'011'984)	(2'425'783)	(2'385'419)	(2'385'419)	(2'385'419)	(2'385'419)	(2'378'169)	(23'723'273)
Risultato Operativo Ordinario	**1'346'206**	**1'514'676**	**1'706'447**	**2'770'394**	**4'161'647**	**3'403'457**	**576'226**	**3'141'612**	**(235'936)**	**2'380'786**	**660'817**	**1'854'429**	**23'280'760**
Accantonamenti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risultato Operativo (EBIT)	**1'346'206**	**1'514'676**	**1'706'447**	**2'770'394**	**4'161'647**	**3'403'457**	**576'226**	**3'141'612**	**(235'936)**	**2'380'786**	**660'817**	**1'854'429**	**23'280'760**
Remunerazione CIN	*(1'443'190)*	*(1'569'053)*	*(1'784'064)*	*(1'922'314)*	*(2'063'457)*	*(1'959'904)*	*(1'920'372)*	*(1'895'540)*	*(1'627'593)*	*(1'547'949)*	*(1'236'636)*	*(1'194'270)*	(20'164'341)
Imposte sul Reddito	*(115'622)*	*(130'054)*	*(118'802)*	*(358'845)*	*(675'863)*	*(519'417)*	*0*	*(464'231)*	*0*	*(342'942)*	*0*	*(275'467)*	(3'001'241)
Risultato Netto	**(212'605)**	**(184'430)**	**(196'418)**	**489'235**	**1'422'327**	**924'136**	**(1'344'146)**	**781'841**	**(1'863'529)**	**489'895**	**(575'819)**	**384'692**	**115'177**

ALLEGATO 5

Sistema tariffario

Tariffe valide all' 11 gennaio 2021 - Tariffa di: Corsa semplice n. 1, Andata/ritorno n. 2, Abbonamento settimanale n. 3. , Abbonamento mensile n. 4 , Abbonamento annuale n. 5 e Corsa semplice Aerostazione n. 6

Le presenti tariffe sono valide per la determinazione dei prezzi per i viaggi di corsa semplice, andata/ritorno, abbonamento settimanale, abbonamento mensile e abbonamento annuale.

TARIFFA N.	
1	
ORDINARIA	
KM	
1–10	1,1
11–15	1,1
16–20	1,5
21-25	1,9
26–30	2,3
31-35	2,6
36–40	3
41-45	3,4
46–50	3,7
51–60	4,5
61–70	5,3

TARIFFA N.	
2	
ANDATA E RITORNO	
KM	
1–10	2,2
11–15	2,2
16–20	3
21-25	3,8
26–30	4,6
31-35	5,2
36–40	6
41-45	6,8
46–50	7,4
51–60	9
61–70	10,6

TARIFFA N.	
1/SAN PAOLO FM1	
ORDINARIA	
KM	
1–10	1,10

TARIFFA N.	
2/SAN PAOLO FM1	
ANDATA E RITORNO	
KM	
1–10	2,20

TARIFFA N.	
3	
ABBONAMENTO SETTIMANALE ORDINARIO	
KM	
1–10	7,2
11–15	10,6
16–20	14,0
21-25	16,9
26–30	19,8
31-35	22,0
36–40	24,3
41-45	26,0
46–50	27,0
51–60	29,0
61–70	31,0

TARIFFA N.	
3	
ABBONAMENTO SETTIMANALE SCONTATO (10%)	
KM	
1–10	6,5
11–15	9,5
16–20	12,6
21-25	15,2
26–30	17,8
31-35	19,8
36–40	21,9
41-45	23,4
46–50	24,3
51–60	26,1
61–70	27,9

TARIFFA N.	
3/SAN PAOLO FM1	
ABBONAMENTO SETTIMANALE ORDINARIO	
KM	
1–10	8,30

TARIFFA N.	
3/SAN PAOLO FM1	
ABBONAMENTO SETTIMANALE SCONTATO (10%)	
KM	
1–10	7,50

TARIFFA N.	
4	
ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO	
KM	
1–10	26
11–15	38,0
16–20	49,0
21-25	58,0
26–30	68,0
31-35	75,0
36–40	82,0
41-45	87,0
46–50	92,0
51–60	98,0
61–70	103,0

TARIFFA N.	
4	
ABBONAMENTO MENSILE SCONTATO (10%)	
KM	
1–10	23,4
11–15	34,2
16–20	44,1
21-25	52,2
26–30	61,2
31-35	67,5
36–40	73,8
41-45	78,3
46–50	82,8
51–60	88,2
61–70	92,7

TARIFFA N.	
4/SAN PAOLO FM1	
ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO	
KM	
1–10	30,00

TARIFFA N.	
4/SAN PAOLO FM1	
ABBONAMENTO MENSILE SCONTATO (10%)	
KM	
1–10	27,00

TARIFFA N.	
5/SAN PAOLO FM1	
ABBONAMENTO ANNUALE ORDINARIO	
KM	
1–10	300,00

TARIFFA N.	
5/SAN PAOLO FM1	
ABBONAMENTO ANNUALE SCONTATO (10%)	
KM	
1–10	270,00

TARIFFA N.	
6/AEROSTAZIONE	
ORDINARIA	
KM	
1–10	5,1
11–15	5,1
16–20	5,5
21-25	5,9
26–30	6,3
31-35	6,6
36–40	7,0
41-45	7,4
46–50	7,7
51–60	8,5
61–70	9,3

1.- Relazioni e prezzi

Ai viaggi di corsa semplice, andata/ritorno, abbonamento settimanale, abbonamento mensile si applicano i prezzi delle tariffe n.1, n.2, n.3, n.4 e n.5 fanno eccezione le tariffe sulla linea FM1 Bari Centrale-Quartiere San Paolo a cui si applicano, per gli abbonamenti, i prezzi delle tariffe 3/San Paolo FM1, 4/San Paolo FM2 , 5/San Paolo FM1 e per Aerostazione la tariffa corsa semplice n. 6.

2.- Riduzioni

Ai viaggiatori che acquistano un abbonamento settimanale o un abbonamento mensile o un abbonamento annuale si applica una tariffa scontata che ottempera a quanto stabilito nella L.R. n. 18/2002.

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

Il titolo di viaggio può essere acquistato presso le biglietterie, le emettitrici self service, i punti vendita autorizzati e online.

Si applica quanto disposto dal capitolo "Titoli di Viaggio - Tariffe" della Carta dei servizi Ferrotramviaria S.p.A. :

- I biglietti di corsa semplice e di A/R sono validi nel solo giorno di acquisto o nel giorno di validità indicato all'atto dell'acquisto per effettuare, rispettivamente, un solo viaggio o un viaggio di andata e un viaggio di ritorno sul percorso indicato sul biglietto.
- La validità del biglietto di corsa semplice dal momento della convalida è di tre ore per completare il viaggio sul percorso origine – destinazione indicato sul biglietto.
- La validità del biglietto di A/R dal momento della convalida è di tre ore per completare il viaggio di andata e di tre ore per completare il viaggio di ritorno sul percorso indicato sul biglietto.
- Gli abbonamenti settimanali, mensili e annuali sono validi per effettuare un numero illimitato di viaggi sul percorso e nel periodo di validità indicati sull'abbonamento.

4.- Irregolarità ed abusi

Si applica quanto previsto dalla Carta dei Servizi Ferrotramviaria S.p.A. al paragrafo Controlli, Sanzioni e Norme generali e quanto previsto dall' Art 32 della L.R. n. 18/2002.

Il viaggiatore, prima di salire in treno, ha l'obbligo di munirsi di titolo di viaggio valido, convalidarlo, conservarlo per la durata del viaggio sino all'uscita della stazione ed esibirlo a richiesta del personale di Ferrotramviaria S.p.A. per il controllo unitamente ad un valido documento di riconoscimento.

Chiunque contravvenga all'obbligo è soggetto al pagamento del biglietto di corsa semplice per il percorso effettuato dal viaggiatore più la sanzione di 100,00 €.

Qualora il viaggiatore effettui il pagamento entro i trenta giorni successivi a quello della contestazione o della sua notifica l'importo è di 50,00€, più il costo del biglietto.

Il viaggiatore che sale da stazione/fermata sprovvisto di biglietto ed avvisa il personale di accompagnamento del treno all'atto della salita, è regolarizzato con il pagamento del biglietto più una soprattassa di € 3,00 (Euro tre/00). Questa non è dovuta se in partenza da stazione/fermata sprovvista di biglietteria, di emettitrici self-service o punti vendita alternativi, purchè il personale di accompagnamento del treno venga avvisato dal viaggiatore all'atto della salita.

La sanzione viene applicata:

- al viaggiatore che non è in possesso del titolo di viaggio o ne utilizza uno scaduto;
- al viaggiatore che non ha obliterato il titolo di viaggio, in questo caso il viaggiatore pagherà solo la sanzione ed il biglietto viene reso valido dal personale di bordo;

- al viaggiatore che, nei casi previsti, non ha compilato il titolo di viaggio in ogni sua parte; in questo caso il viaggiatore pagherà solo la sanzione ed il titolo di viaggio verrà completato dal personale di bordo.

5.- Rimborsi e indennizzi

L'indennità da ritardo prevista dall'articolo 17 del regolamento CE n.1371/2007 sarà erogata da Ferrotramviaria s.p.a. per i titoli di viaggio di corsa semplice in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio in ritardo.
Si applica quanto previsto dal capitolo "La tutela del viaggiatore" paragrafi "Rimborsi" e "Indennizzi" della carta dei servizi Ferrotramviaria S.p.A.

6.- Bagagli, bici e animali

Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applicano le norme contenute nel capitolo "Titoli di Viaggio - Tariffe" paragrafo "Trasporto di bagagli, bici e animali" della carta dei servizi di Ferrotramviaria S.p.A.

7. - Norme particolari

Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applicano le norme contenute nella carta dei servizi di Ferrotramviaria.

8. Irregolarità

Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, le irregolarità riscontrate sui treni sono disciplinate dal capitolo "Obblighi di chi usa il servizio di trasporto" paragrafo "Controlli, sanzioni e norme generali" della Carta Servizi Ferrotramviaria.

Elenco delle gratuità e delle agevolazioni

Il sistema tariffario di cui all'art. 30 della Legge Regionale n.18/2002 e s.m.i., in vigore alla data di sottoscrizione del presente Contratto, disciplina le agevolazioni e gratuità regionali riconosciute valide su tutti i treni circolanti sulla linea Bari-Barletta e diramazioni.

Le agevolazioni /gratuità riguardano:

- Agevolazione 10% abbonamenti che *si applica a tutte le tipologie di abbonamenti e ha come destinatari tutti gli utenti dei servizi ferroviari e automobilistici;*
- Gratuità in favore di determinate categorie di utenti dei servizi di TPRL come da Art. 30 cc. 1 e 3 L.R. 18/2002.

In particolare le seguenti agevolazioni/gratuità sono attive annualmente fino a concorrenza dello stanziamento annuale apposito. Infatti, qualora durante l'anno si raggiungesse il tetto massimo stabilito per la copertura dei mancati introiti, Ferrotramviaria procede a sospendere l'erogazione dell'agevolazione o della gratuità. I relativi mancati introiti da traffico sono corrisposti dalla Regione Puglia, nei limiti delle risorse programmate ed afferenti al relativo contratto di servizio, a Ferrotramviaria previa fatturazione da parte di Ferrotramviaria.

RAGAZZI - Per i ragazzi si prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante.

TRASPORTO BICICLETTE NON PIEGHEVOLI AL SEGUITO GRATUITE
Il trasporto delle bici non pieghevoli al seguito è gratuito sui treni di Ferrotramviaria attrezzati per il trasporto delle stesse (le bici pieghevoli viaggiano invece sempre gratuitamente su tutte le tipologie di treni di Ferrotramviaria).

Per gli anni successivi, previa intesa tra le Parti, la Regione comunica la prosecuzione o meno dell'iniziativa, entro il 30 ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento.

ALLEGATO 6

LISTINO PREZZI

produzione evvettiva treno*km/giorno in servizio viaggiatori	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
≤ 100 treni*km/giorno | [€/treno*km]	4.70 €	4.28 €	4.19 €	4.24 €	4.30 €	4.35 €	4.40 €	4.45 €	4.51 €	4.56 €	4.61 €	4.67 €
> 100 treni*km/giorno | [€/treno*km]	7.04 €	7.24 €	6.29 €	6.37 €	6.44 €	6.52 €	6.60 €	6.68 €	6.76 €	6.84 €	6.92 €	7.00 €

N.B.: Il listino prezzi è valido a parità di risorse (materiale rotabile e FTE) riflesse nel PEF.

ALLEGATO 7

PIANO DEGLI INVESTIMENTI

L'Affidatario si impegna a garantire il piano degli investimenti di cui all'art. 16 del Contratto finalizzato al rinnovo del materiale rotabile e all'adeguamento/ammodernamento degli impianti di manutenzione, di altri impianti fissi nonché agli investimenti in tecnologia.

Di seguito si riporta il crono programma di messa in esercizio al servizio passeggeri dei nuovi treni:

immissione in servizio nuovo materiale rotabile	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
locomotiva di manovra	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nuovi ETR	-	-	2	1	1	-	-	-		-	-	-

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

Risorse piano investimenti

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
risorse acquisto due nuovi ETR in cofin. ferrotramviaria al 40% (M€)	-	-	5.712	2.856	2.856	-	-	-	-	-	-	-
risorse acquisto nuova locomotiva di manovra (M€)	1.8	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-
ammodernamento/adeguamento officina e altri impianti fissi (M€)	1.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tecnologie e informatica (M€)	-	2.5	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
contributo della Regione Puglia (M€)	-	-	7.789	3.8945	3.8945	-	-	-	-	-	-	-

ALLEGATO 8

MATRICE DEI RISCHI

Come previsto all'art. 9 del Contratto, annualmente si effettua il confronto tra i dati previsionali del PEF e quelli consuntivi del CER.
Il CER viene trasmesso alla Regione nei termini contrattualmente stabiliti ed è accompagnato dalla Relazione illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018. Successivamente alla trasmissione della certificazione, al fine di procedere al confronto PEF/CER, l'Affidatario trasmette una nota esplicativa nella quale si dà evidenza dei principali scostamenti tra i dati del PEF e quelli del CER, analizzandone le cause ivi incluso l'andamento del costo del lavoro. Tenuto conto delle componenti del rischio a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nel contratto, nella presente matrice dei rischi e dalle note che seguono, è accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di PEF ovvero riassorbito in occasione delle revisioni intermedie di cui al PRO.

Per ciascuna delle voci relative ai ricavi, ai costi di processo – escluso il costo di accesso alla infrastruttura – e alle altre voci previste nel PEF si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla successiva tabella della Matrice dei Rischi:

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		*Risk Assessment* (3)	*Risk Management* (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FT-DT (IA)				
Operativo (5)	Domanda	1	Contrazione della domanda di servizio (6)		X	3	Massimo disallineamento assorbibile dalle parti prima di risolvere il contratto.	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF), CdS (opzione di legare parametri numerici all'indice di rischio)	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		2	Contrazione domanda di servizio derivante dall'ingresso si altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto	X		2	divieto di autorizzare o affidare altre IF servizi in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF),	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	3	Surplus programmatorio (7)		X	1	Possibile adeguamento del PdE (tr.km max a PEF non eccedenti rispetto al max chilometraggio storico che determinava 9 mln di ricavi)	Art 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		4	Deficit programmatorio (8)	X		1	Possibile adeguamento del PdE (tr.km max a PEF non eccednti rispetto al max chilometraggio storico che determinava 9 mln di ricavi)	Art 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta.; Art 16 (Politica investimenti e rinnovo materiale rotabile) AQ gestore della rete per prenotare capacità di rete	Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)
		5	Disponibilità – uomini e mezzi		X	2	Possibile ritardo di consegna del nuovo materiale rotabile ordinato; Esodo del personale operativo verso altre imprese.	Art 16 (Politica investimenti e rinnovo materiale rotabile), congruo dimensionamento della flotta (scorta tecnica); Piano di formazione personale.	Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS (9)
		6	Disponibilità - Capacità infrastruttura - adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali che non giustifichino la realizzazione degli incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4)		X	4	Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF)	Impossibilità dell'IA totale o parziale, di accrescere la realizzazione degli incrementi di produzione sei servizi ferroviari nei termini previsti dal PEF (allegato 4)
		7	Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X	1	Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF	Art. 9, comma 5 Art. 8	Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
Altri rischi	Normativo	8	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		3	Adeguamento dei dispositivi di bordo e/o le dotazioni che hanno riflessi sull'utenza	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		9	Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	n/a	n/a				
	Contenzioso	10	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	n/a	n/a				Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		*Risk Assessment* (3)	*Risk Management* (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FT-DT (IA)				
	Relazioni industriali	11	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	1	Legare l'attuale contratto di secondo livello ai fattori di produttivita; rimandare alle azioni dell'art 8, comma 8 per il CCNL di settore	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi del personale
	Gestionale	12	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (10)		X	2	Si rimanda prioritariamente alle azioni previste dal PRO, diversamente si rimanda al meccanismo previsto all'Art 8 del CdS	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	13	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		1	Programmazione delle risorse finanziarie sul bilancio pluriennale eventuale rimodulazione / riprogrammazione	Art. 7 e Art. 10 CdS	Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		14	Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		1	Rischio gestito nel punto precedente	-	-
		15	Mancato adeguamento della base tariffaria	X		1	Il mancato adeguamento pone a carico dell'EA i conseguenti oneri.		Impossibilità di garantire l'equilibrio economico del contratto
	Socio - ambientale	16	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X	1	Stipula di polizza assicurativa di opportuno massimale.		Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
	Cause di forza maggiore	17	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X		1	Da valutare in relazione a ciò che si è verificato	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF) – Art. 22 (risoluzione del Contratto)	Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara

NOTE

(1) Il rischio è un evento incerto che qualora si verifichi ha un impatto (positivo o negativo) sul CdS, con il coinvolgimento della parte contrattuale interessata dall'allocazione (EA e/o IA); la matrice considera esclusivamente l'impatto negativo.

(2) EA = rischio allocato in capo all'ente affidante;
IA = rischio allocato in capo al vettore affidatario.

(3) Probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in % o scala tipo Likert 1-5.

(4) Meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento (strumento di mitigazione, come descritto nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e nel CdS di riferimento).

(5) Cfr. Direttiva 2014/23/UE, Considerando n.20 ("*un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti* ") e d.lgs. n. 50/2016, art. 3, comma , lettera zz) ("*rischio operativo: rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domando o sul lato dell'offerta o di entrambi trasferito all'operatore economico* ").

(6) Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica); in caso di contratti *gross cost* tale rischio permane in capo all'EA.

(7) Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva.

(8) Sottodimensionamento dell'offerta programmata dall'EA, in relazione alla domanda effettiva.

(9) A titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, e/o apparati di sicurezza, *performance* infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, rispetto a quanto previsto dal CdS).

(9bis) Si intendono i lavori di adeguamento con impatto sulla *performance* infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, sulla capacità della linea e delle stazioni rispetto a quanto previsto dal CdS).

(10) A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.

Per alcune voci della tabella si forniscono le seguenti descrizioni integrative:

Rischio operativo: Contrazione della domanda di servizio (ID: 1)
Tale rischio è in campo all'Affidatario.
Tali variazioni sono il risultato di un insieme di fattori:

- recupero/incremento dell'evasione tariffaria;
- migliore/peggiore politica commerciale;
- incremento (peggioramento) della domanda derivante dal miglioramento (peggioramento) della qualità del servizio e dalle politiche a favore della mobilità pubblica da parte dell'IA e degli enti locali;
- errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica).
- strategie commerciali e di marketing;
- regime sanzionatorio per i viaggiatori;
- accessibilità/semplicità di accesso al sistema di vendita ticket;

Considerando l'automatismo dell'adeguamento/incremento delle tariffe, e qualora la Regione non abbia proceduto in senso contrario, lo scostamento tra ricavi PEF e CER sarà attribuito in forma proporzionale all'incidenza percentuale dell'effetto del recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori, l'uno in capo all'Affidatario e l'altro valutato nel confronto del risultato netto PEF /CER.

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Recupero minimo % annuo di evasione su anno precedente	0%	0.50%	0%	0%	0.5%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
incremento minimo % annuo viaggiatori su anno precedente	1%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.0%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%

A titolo d'esempio, nel caso in cui lo scostamento fosse pari a 5 milioni di euro, il recupero dell'evasione programmato fosse pari per l'anno considerato a 1,5% e l'incremento dei viaggiatori programmato pari a 1% per complessivi 3 milioni di euro allora la quota in capo all'Affidatario è pari a 3/5, , mentre la quota da valutarsi nel confronto del risultato netto PEF / CER è pari a 2 / 5, per complessivi 2 milioni di euro.

Qualora la Regione non provveda all'incremento/adeguamento tariffario, lo scostamento terrà prima conto dell'atteso effetto sui ricavi della stessa mancata manovra, calcolato applicando l'incremento percentuale previsto all'ammontare dei ricavi da traffico da CER dell'anno precedente, e quindi sulla quota dello scostamento restante si procederà analogamente, attribuendo in forma proporzionale all'incidenza percentuale gli effetti del mancato recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori

Gli adeguamenti tariffari previsti nel PEF, al fine dell'applicazione di quanto innanzi sono rappresentati di seguito:

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

Restano, inoltre, in capo all'EA ogni impatto sul Valore della Produzione dovuto a introduzione di agevolazioni/ gratuità successive alla stipula del contratto e/o introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale.

Rischio operativo: Contrazione domanda di servizio derivante dall'ingresso si altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto (ID: 2)

Tale rischio è in campo alla Regione.

La Regione si impegna a stimare l'eventuale quota di mancato ricavo da traffico riveniente dall'autorizzazione/affidamento di ulteriori servizi di trasporto ferroviario in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP di cui al Contratto e a riconoscerle all'Affidatario nei limiti dell'equilibrio economico finanziario del contratto.

Rischio operativo: Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (ID: 7)

Tale rischio è in campo all'Affidatario.

La variazione dei costi operativi rappresenta il tipico rischio produttivo d'impresa e pertanto rientra nella piena responsabilità dell'Affidatario.

A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.

Rientra tra questi costi la variazione del costo unitario del carburante e dell'energia elettrica.

L'incremento dei costi di produzione è già coperta dall'indicizzazione delle tariffe ed è un elemento compreso nell'indicizzazione dei costi da utilizzare nella previsione di evoluzione dei costi nel PEF, sulla base dell'inflazione programmata.

Eventuali effetti derivanti da una diversa dinamica inflattiva reale rispetto a quella prevista nel PEF, saranno oggetto di adeguamento dello stesso PEF. Ulteriori variazioni rientrano nel rischio d'impresa dell'affidatario.

Resta inteso che la variazione dei costi di processo dovuta ad interventi dell'EA restano in capo a quest'ultimo. A titolo di esempio: Costi collegati alla introduzione di sistemi di "ticketing elettronico" sui mezzi operanti nella Regione.

Altri rischi – Gestionale : Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (ID: 12)

Tale rischio è in campo all'Affidatario.

I maggiori oneri rivenienti da inefficienze gestionali ed organizzative quantificate confrontando il costo unitario a trenoxkm di consuntivo, aggiornato tenendo conto delle eventuali variazioni di prodzione e dei costi per servizi sostitutivi non previsti nel PEF, con il costo a trenoxkm di cui al PRO.

Altri rischi: Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo (ID: 11)

Tale rischio è in campo all'Affidatario.

La Regione riconosce all'Affidatario i costi effettivamente sostenuti, così come rinvenienti dal CER, del personale relativo ai processi produttivi necessari all'adempimento delle obbligazioni di servizio pubblico di cui al contratto nella misura massima prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori/minori costi determinati da maggiori/minori prestazioni condivisi con la Regione o determinati da modifiche ai servizi. Gli scostamenti relativi al costo del lavoro superiori a quelli stimati nel PEF restano a carico dell'Affidatario.

Altri rischi: Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA (ID: 13)

Tale rischio è in campo alla Regione.

L'incremento degli oneri finanziari maturati per il ritardo nei pagamenti da parte dell'EA provoca un impatto negativo sui costi dell'Affidatario, nonché un conseguente incremento della posizione creditoria a livello patrimoniale. Gli effetti legati ai tardivi pagamenti da parte della Regione sono in capo alla Regione nei limiti del WACC, al netto degli interessi di mora.

Eventuali incrementi degli oneri finanziari derivanti da motivi diversi dal ritardo nei pagamenti da parte dell'EA rientra nel normale rischio d'impresa e quindi nella responsabilità dello stesso.

Altri rischi – finanziario: Mancato adeguamento della base tariffaria (ID: 15)

Tale rischio è in campo alla Regione.

Gli oneri conseguenti al mancato adeguamento della base tariffaria sono a carico della Regione.

Procedura di applicazione della matrice dei rischi ai ricavi da traffico

Le Parti si danno reciprocamente atto della complessità del sistema dei trasporti e delle numerosi componenti che influiscono sulla dinamica delle gestione delle singole componenti dello stesso sistema, molto spesso non chiaramente e puntualmente verificabili né quantificabili. In tale contesto è necessario limitare le divergenze applicative della disciplina contrattuale e le conseguenti difficoltà gestionali. Con tale fine le Parti condividono la seguente procedura di ripartizione dei richi relativi ai ricavi da traffico definita secondo il seguente ordine di applicazione degli effetti

1. gli effetti del mancato adeguamento annuale delle tariffe (ID: 15 e ID: 1)
2. eventuale riduzione dei ricavi per strategie commerciali e di marketing e/o da inaccessibilità del sistema di vendita ticket (ID: 1 e ID: 3)
3. eventuale riduzione dei ricavi imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria/modale successivi alla stipula del Contratto;
4. riduzione dei ricavi da traffico conseguente al mancato recupero dell'evasione/elusione stimato nel PEF (ID: 1)
5. eventuale riduzione dei ricavi da traffico, così come gli eventuali maggiori costi, conseguenti all'effetto stimato di politiche tariffarie (agevolazioni e gratuità diverse da quelle già attive alla data di stipula del contratto).

Una volta scorporate le quote di rischio di cui ai punti precedenti, l'eventuale quota residuale dello scostamento sarà attribuita al mancato/minore incremento viaggiatorixkm (ID: 1) rispetto a quanto stimato, nella misura del 50% tra le parti.

Trattandosi, inoltre, di una concessione di servizi di trasporto viaggiatori per ferrovia, ex art. 4 Reg. 1370, il rischio del mancato incremento dei viaggiatorixkm risulta residuale rispetto agli altri criteri ed ultimo in ordine di applicazione.

In caso di maggiori ricavi, a valle dell'applicazione della matrice dei rischi anche alle componenti "costi", questi saranno riconosciuti alla Regione, secondo la disciplina contrattuale degli accantonamenti delle poste a credito/debito così da evitare sovra compensazione.

ALLEGATO 9

Procedure di aggiornamento del programma di esercizio

Si riporta di seguito, in forma tabellare, la procedura per la formazione dell'orario annuale ed il suo eventuale adeguamento intermedio, che le parti intendono adottare nell'ambito del presente Contratto di Servizio. Le scadenze indicate sono coerenti con le scadenze inserite dal Gestore Ferrotramviaria Divisione Infrastruttura e RFI nei rispettivi Prospetti Informativo di Rete (PIR) e, pertanto, sono suscettibili di adeguamento alle eventuali modifiche degli stessi nel tempo.

Tab. 1 "Procedura per la formazione dell'orario annuale"

Step	Scadenza	Attività
1	**Entro il 10 Marzo**	Ferrotramviaria e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'orario del successivo mese di Dicembre.
2	**Entro il 30 Aprile**	Ferrotramviaria presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	**Entro il 30 Luglio** **Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI**	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e Ferrotramviaria concordano le decisioni il merito e la posizione da tenere rispetto alle proposte alternative del GI.
4	**Fine luglio**	La Regione invia a Ferrotramviaria un parere vincolante per l'accettazione del progetto orano con le eventuali osservazioni e/ o modifiche necessarie, che Trenitalia invierà al GI entro la prima settimana di agosto
5	**Mese di novembre** **Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI**	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario definitivo approvato dal GI.

Tab. 2 "Procedura per l'eventuale aggiornamento di giugno dell'orario attivato nel precedente mese di dicembre, sia nel caso di modifiche richieste dalla Regione sia nel caso di variazioni chieste dal Gestore della Infrastruttura"

Step	Scadenza	Attività
1	5 **mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità**	Ferrotramviaria e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'adeguamento intermedio (giugno) dell'orario in corso di validità.
2	4 **mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità**	Ferrotramviaria presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	**Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI**	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e Ferrotramviaria concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nell'eventuale presentazione delle osservazioni al GI.
4	**Entro 15 giorni dalla comunicazione di Ferrotramviaria relativamente al progetto orario trasmesso dal GI (punto 3)**	La Regione invia a Ferrotramviaria un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/ o modifiche necessarie, che Trenitalia invierà al GI entro i termini pubblicati nel Prospetto Informativo di Rete-PIR.

ALLEGATO 10

MATERIALE ROTABILE DEDICATO AL SERVIZIO

N	Tipologia	Matr aziendale	Proprietà	Costruzione	immissione in esercizio	Posti a Sedere	posti totali	Modulo Composizione	Riscaldamento	Condizionamento	Sonorizzazione	WC
1	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	342TR1	CO-FINANZIATO	2009	2009	228	432	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
2	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	342TR2	CO-FINANZIATO	2009	2009	228	432	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
3	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	452TR3	REGIONE PUGLIA	2014	2014	244	449	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
4	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	452TR4	REGIONE PUGLIA	2014	2014	244	449	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
5	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	452TR5	REGIONE PUGLIA	2015	2016	244	449	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
6	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	452TR6	REGIONE PUGLIA	2015	2016	244	449	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
7	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	452TR7	CO-FINANZIATO (Entrata in esercizio 2016)	2015	2016	244	449	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
8	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT201	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
9	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT202	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
10	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT203	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
11	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT204	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
12	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT205	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
13	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT206	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
14	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	ELT207	REGIONE PUGLIA - IV^ CASSA CO-FINANZIATA (2010)	2007	2008	240	732	4 CASSE	SI	SI	SI	NO
15	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	ELT208	REGIONE PUGLIA - IV^ CASSA CO-FINANZIATA (2010)	2007	2008	240	732	4 CASSE	SI	SI	SI	NO
16	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	ELT209	REGIONE PUGLIA - IV^ CASSA CO-FINANZIATA (2010)	2007	2008	240	732	4 CASSE	SI	SI	SI	NO
17	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	ELT211	REGIONE PUGLIA - IV^ CASSA CO-FINANZIATA (2010)	2007	2008	240	732	4 CASSE	SI	SI	SI	NO
18	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	ELT212	REGIONE PUGLIA - IV^ CASSA CO-FINANZIATA (2010)	2007	2009	240	732	4 CASSE	SI	SI	SI	NO

ALLEGATO 11

Cronoprogramma degli interventi di adeguamento infrastrutturali aventi impatto sulla offerta di trasporto prevista nel PEF

	2022	2023		2024	2025	2026
I SEMESTRE		**I SEMESTRE** Interoperabilità con rete RFI a Bari C.le	**I SEMESTRE** *Apertura domenicale ferrovia da Bari C.le a Corato*			
II SEMESTRE	**II SEMESTRE** *Apertura Andria Sud e tratta Corato-Andria Sud*				**II SEMESTRE** *Fine lavori interramento Andria.*	**II SEMESTRE** *Apertura tratta ferroviaria Andria_Barletta*

ALLEGATO 12

PRO – PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI

VERSIONE del presente documento:	v3.4 del 02.09.2021
Il presente documento **SEGUE**:	la nota di Regione Puglia n. AOO_078/3008 del 08/09/2020
Il presente documento **INTEGRA**:	la nota di Regione Puglia n. AOO_078/3008 del 08/09/2020
Il presente documento **RECEPISCE**:	le richieste di integrazioni formulate con nota ART n. 15410 del 13.10.2020

1. Premessa

"Con Delibera n. 1480 del 28/9/2017 la Giunta Regionale ha disposto "l'aggiudicazione diretta in favore della Società Ferrotramviaria s.p.a. del contratto di servizio di trasporto ai sensi dell'art 5, paragrafo 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, esperite le disposizioni di cui all'art. 7 del medesimo Regolamento sugli obblighi di pubblicità e trasparenza *[…]*".

Esperite le disposizioni di cui all'art. 7 la Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti ha attivato la fase negoziale con Ferrotramviaria S.p.A. , muovendo dalle proposte tecniche ed economiche presentate dalla stessa ai fine di consentire il verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, punto 4 del Regolamento CE e al fine della formulazione del Piano Economico Finanziario (PEF) e dei relativi atti necessari e propedeutici alla sottoscrizione del Contratto di Servizio.

La attività negoziale fra le parti è stata lunga e complessa nell' ottica della necessità di realizzare le condizioni dell'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario del nuovo contratto, anche in considerazione degli investimenti che la Regione Puglia ha ritenuto effettivamente finalizzati alla immediata percezione della qualità del servizio offerto. Le procedure negoziali, inoltre, hanno dovuto scontare il periodo di crisi pandemica da COVID-19 e comunque senza alcun impatto operativo, attesa la validità del vigente Contratto di Servizio in scadenza al 31/12/2021.

Il presente Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) costituisce il documento di programmazione annesso al Piano Economico Finanziario del redigendo **Contratto di Servizio (CdS) 2022 - 2033** tra Regione Puglia (EA) e Ferrotramviaria (IF), e definisce gli obiettivi di efficacia ed efficienza nonché le azioni per il miglioramento della performance di Ferrotramviaria.

In conformità con la Misura 2 della Delibera ART n. 120/2018, la regione Puglia, con nota del 27/02/2019 ha richiesto ad ART i seguenti parametri pertinenti al redigendo CdS come previsto dalla citata delibera ART, misura 2.4, lettera a):

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

A tal fine, Ferrotramviaria S.p.A. aveva già precedentemente fornito i dati storici relativi al periodo 2012 – 2016 (costi e ricavi relativi ai servizi in essere), e l'Autorità, con nota del 15/3/2019 protocollo 000971, comunicava alla Regione Puglia i valori richiesti.
Considerando il fatto che, il redigendo Contratto di Servizio ha validità dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2033, il periodo regolatorio quinquennale a cui fa riferimento il presente PRO, è il 2022 – 2026. Nel Piano viene, però, discussa l'intera durata del contratto per mettere nel giusto contesto gli obiettivi del primo periodo regolatorio – in particolare con riferimento agli investimenti – e per comprovare la durata del contratto. Quest'ultima discussione è stata richiesta esplicitamente nella nota dell'Autorità PEC del 13/10/2020, prot. 0015410 dell'ART.
Ai fini del miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle gestioni, il presente PRO definisce:

- gli obiettivi annuali di efficienza, tenuto conto di tutti i fattori di contesto, espressi in termini di riduzione percentuale del costo operativo per treno-km nel quinquennio considerato (2022-2026);
- gli obiettivi annuali per ognuno degli indicatori di efficienza ed efficacia (KPI) di cui all'Annesso 2 della Delibera ART n. 120/2018 e coerenti con le caratteristiche dell'affidamento;
- gli indicatori interamente o in parte riconducibili alla responsabilità dell'IF, sulla base di motivazioni che tengono conto anche della predefinita attribuzione dei rischi tra EA e IF nell'ambito del CdS, come illustrata nello stesso PRO;
- i fattori di contesto di cui al punto 8 della Misura 2, che influenzano la determinazione dei già menzionati obiettivi;
- gli investimenti previsti in materiale rotabile che influenzano i servizi agli utenti;
- gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi di cui ai punti precedenti, nonché le penali per il mancato raggiungimento degli stessi in conformità con la Misura 2, punto 4, lettere c) e d).

Le previsioni del Contratto di servizio risponderanno ai criteri previsti dalla Misura 13 della Delibera ART 49/2015 per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti. In particolare:
"1. Per gli affidamenti in house o diretti, le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico sono determinate nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), ed all'Allegato 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4.
2. Al fine di predisporre la Relazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante effettua il calcolo delle compensazioni separatamente per ciascuna modalità di trasporto, tenendo distinti in particolare i servizi di trasporto mediante autobus e i trasporti su rotaia, anche al fine di consentire le successive attività di controllo e valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici."
Ai sensi dell'art. 4 del Regolamento 1370/2007:
"I contratti di servizio pubblico e le norme generali:

a) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;
b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente:

i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e
ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi in modo da impedire una compensazione eccessiva.

Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole."

Il Piano Economico e Finanziario (PEF) 2022/2033, è stato redatto tenendo conto dei principi fondamentali sopra riportati.

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

Pertanto, il redigendo CdS prevede l'impegno annuale di Ferrotramviaria, a partire dall'approvazione del bilancio di esercizio, di compilare i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente, unitamente alla redazione di una Relazione Illustrativa, in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera ART 120/2018 salvo successive modifiche o integrazioni. Entro lo stesso termine Ferrotramviaria si impegna a trasmettere alla Regione e all'ART la certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione Illustrativa ai criteri illustrati nella medesima delibera ART 120/ 2018.

2 PRINCIPALI ELEMENTI ALLA BASE DEL PEF

2.1 LA RETE FERROVIARIA

La rete ferroviaria progettata e realizzata nel 1883 per servire importanti centri agricoli del quadrante Nord Ovest della Città di Bari è rimasta in esercizio fino al 1957.

È stata quindi ammodernata e riaperta al pubblico esercizio nel settembre del 1965 contribuendo in maniera significativa alla crescita dei paesi che oggi, con l'Area Metropolitana di Bari (Comuni di Bitonto, Terlizzi, Ruvo e Corato) e la Provincia BAT (Comuni di Andria e Barletta) costituiscono un bacino di utenza di quasi 700.000 abitanti.

La linea storica è stata integrata con la nuova linea ferroviaria Bari Centrale - Quartiere San Paolo (Stazione di testa Cecilia), aperta all'esercizio nel 2008, e con la diramazione ferroviaria per l'Aeroporto Internazionale "Karol Wojtyla" aperta all'esercizio nel 2013.

La linea ferroviaria su cui andranno ad essere forniti i servizi ferroviari presenta pertanto le seguenti caratteristiche:

ID Sezione	**Sezione Omogenea**	**Numero Binari**	**Lunghezza (Km)**
A	Bari Centrale - Fesca S. Girolamo	1	4,153
B	Fesca S. Girolamo - Bivio S. S.	2	10,712
C	Bivio S.S. – Bitonto – Terlizzi – Ruvo – Corato – Andria Sud	2	42,4
D	Andria Sud – Barletta	*tratta sospesa lavori potenziamento infrastruttura*	
E	Diramazione per Aeroporto Internazionale "Karol Wojtyla"	2	7,683

F	Linea Quartiere S. Paolo Fesca S. Girolamo - Cecilia	2	5,663

Tale rete, ai sensi di quanto previsto nell'Allegato A del Decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata individuata come rete rientrante nell'ambito di applicazione del Dlgs 15 luglio 2015 (d'ora in avanti, per praticità di lettura verrà identificata come Infrastruttura Ferroviaria Regionale IFR) per la quale, sempre ai sensi del citato Dlgs, sono attribuiti alla Regione Puglia compiti di programmazione e amministrazione.

Alla Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura (FT-DI) è affidata con contratto di servizio la gestione della circolazione ferroviaria nonché la manutenzione dell'infrastruttura.

La linea ferroviaria, che graficamente è rappresentata nello schema sotto riportato, è alimentata a 3 kV cc e si sviluppa a semplice binario per 4,153 km dalla stazione interrata di Bari fino alla stazione di diramazione di Fesca San Girolamo (ex Lamasinata) stazione porta di prossimo accesso alla Stazione di Bari C.le di Rete Ferroviaria Italiana.

Dalla stazione di Fesca S.G. si dirama la linea [F], a doppio binario per il quartiere San Paolo (stazione capo tronco Cecilia), la linea a doppio binario [E] di 7,683 Km per l'Aeroporto Internazionale Karol Wojtyla, la linea a doppio binario [B] di 10,712 km a servizio dei quartieri Palese e Santo Spirito.

La linea [E] e la linea [B] si ricongiungono poi al bivio Santo Spirito per proseguire poi verso l'altra Stazione Capo tronco di Barletta C.le attraversando le Città di Bitonto, Terlizzi ,Ruvo ,Corato e Andria.

Tutta la linea da Fesca San Girolamo ad Andria Sud è quindi a doppio binario elettrificato.

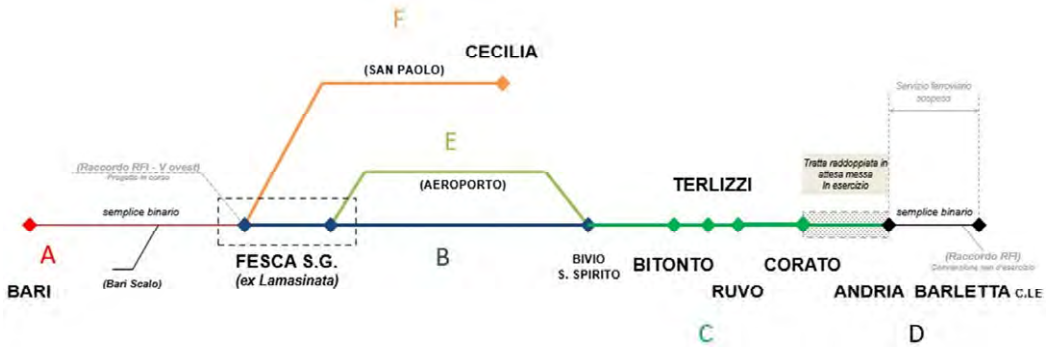
Attualmente la linea è esercita a doppio binario fino alla stazione di Ruvo.

Sulla tratta Ruvo Andria sono infatti in corso le attività necessarie all'ottenimento delle autorizzazioni di messa in servizio dei tre sottosistemi INF, ENE e CCS per l'apertura all'esercizio a doppio binario.

La fine di tali attività è prevista nel corrente anno 2021.

Contestualmente sono stati avviati i lavori di interramento della linea ferroviaria nell'abitato di Andria e pertanto la linea ferroviaria tra Andria Sud e Barletta [D] è interrotta all'esercizio per lavori di ristrutturazione ai sottosistemi INF, ENE e CCS a terra.

L'ultimazione e riapertura al traffico ferroviario è prevista entro il 2023.



2.2 IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO

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

Per l'anno 2021 Ferrotramviaria ha confermato la produzione prevista nel Contratto di Servizio precedente.
Nell'ambito della durata complessiva del PEF è previsto un potenziamento dell'offerta ferroviaria di circa 180.000 treni*km tra il 2022 e il 2028, in conseguenza dell'entrata in esercizio di nuovi treni e degli interventi di upgrading tecnologico sull'infrastruttura. La produzione di 2,18 Milioni di treni*km sarà raggiunta nel 2028 e mantenuta costante fino al termine del contratto.

2.3 PERTINENZA DEI COSTI E DEI RICAVI ED EFFETTI DI RETE

I valori esposti nel PEF sono pertinenti al perimetro dei servizi del contratto in oggetto.
Il PEF individua i ricavi da mercato attesi, tenendo conto:

- Per i corrispettivi delle disponibilità e dei vincoli del bilancio regionale;
- Nella stesura del Piano Finanziario 2022-2033 la Ferrotramviaria ha tenuto conto dell'effetto Pandemia COVID 19 nel biennio 2022/2023, in relazione al presumibile andamento del numero di passeggeri e dei conseguenti ricavi da traffico. Alla luce dell'attuale evoluzione della situazione, si ritiene ancora congrua la previsione di un riallineamento ai precedenti valori di ricavi soltanto nel 2024, quando le attività operative ed i flussi turistici saranno tornati ai livelli pre-Covid;

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

CONTO ECONOMICO 2022 - 2033	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
INFLAZIONE STIMATA	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%

Tale tasso è stato adottato prendendo il tasso più aggiornato possibile nel corso delle trattative, lasciando la possibilità all'IF di fissarlo, nell'ottica poi, che annualmente nel corso del monitoraggio di quanto previsto nel PRO, si confronteranno i valori di PEF con quelli del Conto Economico Regolatorio (CER), normalizzati per eliminare l'effetto dell'inflazione, escludendo le partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di riferimento nonché l'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, le premialità e le sanzioni applicate a Ferrotramviaria S.p.A. ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione.
Nel Contratto si prevede inoltre che, in occasione delle revisioni del presente PRO, per ogni periodo regolatorio, il tasso di inflazione previsto a PEF possa essere rideterminato, garantendo sempre e comunque il raggiungimento degli obiettivi di efficienza nonché l'equilibrio economico-finanziario del Contratto nell'intero periodo, come previsto dalla normativa europea di riferimento

2.4 RICAVI DA BIGLIETTI

Si riassume, nello schema che segue, l'andamento degli incassi derivanti dalla vendita di biglietti nel periodo oggetto di studio del presente documento:

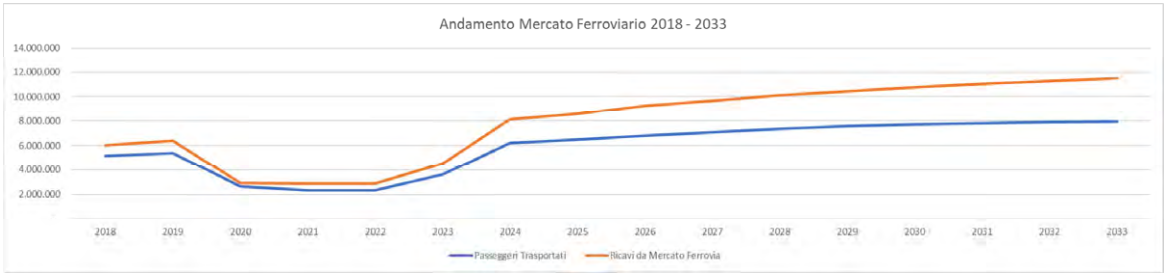
CONTO ECONOMICO 2022 - 2033 12 ANNI - Valori in migliaia di euro	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**

Ricavi da Mercato Ferrovie	2.874	4.502	8.127	8.573	9.254	9.692	10.117	10.474	10.792	11.043	11.261	11.483

L'andamento dei ricavi dalla vendita di biglietti è determinato da molteplici cause, ma, principalmente, da quattro distinti fattori: a) politiche tariffarie della Regione; b) inflazione; c) numero di passeggeri trasportati; d) effetti della pandemia Covid-19.

- Per quanto concerne i primi due punti a) e b), è stata prevista una crescita media annua della tariffa del 0,9 % dovuta all'applicazione del tasso di rivalutazione dei prezzi, così come evidenziato nell'intero piano finanziario. Inoltre, sulla base delle informazioni ricevute dalla Regione Puglia, è stato inserito un incremento delle tariffe del 3,5% nel 2021, già presente pertanto nel dato 2022, del 5% nel 2024 e del 3,5% nel 2026. Prudenzialmente, negli anni degli incrementi tariffari, non è stata applicata la rivalutazione legata al tasso d'inflazione stimato, in modo da non cumulare i due eventi.
- Analizzando i punti c) e d), ossia il numero di passeggeri previsto nel Piano e gli effetti pandemici, occorre classificare due diverse tipologie di incrementi: nel quinquennio 2022/2026 la crescita media dei passeggeri è del 25% con un picco del +72% nel 2024, poiché il biennio 2022-2023 è fortemente condizionato dalla pandemia in corso, mentre il triennio 2024-2026 sconta l'effetto del prevedibile recupero di traffico e passeggeri, anche in considerazione della piena ripresa del traffico aeroportuale. Nella seconda parte del piano, quella riferibile agli anni 2027-2033, invece, la crescita è costante e stimata in un 2,2% annuo di media, per effetto dei progressivi miglioramenti del servizio in termini di estensione e qualità.

Nello schema sottostante si riporta pertanto il previsto andamento dei ricavi da traffico e dei passeggeri trasportati, calcolato con le modalità sopra riportate e nel quale si palesano gli effetti dell'emergenza Covid-19 sulla struttura finanziaria della voce ricavi da traffico del presente Piano. In conformità con gli schemi di contabilità regolatoria, nel totale dei ricavi da traffico dell'anno 2020 né nel 2021 non è stato incluso il contributo incassato dalla società a titolo di compensazioni, ai sensi del comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e del D.G.R. Puglia n. 1669 del 08/10/2020.



Sempre con riferimento ai ricavi da mercato, si rimanda al Capitolo 4 "RIPARTIZIONE DEL RISCHIO"

SIMULAZIONI DEI RICAVI INSERITI NEL PEF

Le simulazioni degli effetti pandemici registrati sui ricavi da traffico - effetti che, per inciso, possono essere ancora oggi stimati con evidente approssimazione in assenza di modelli di calcolo su base storica - sono state effettuate nel mese ottobre del 2020, quando la seconda e la terza ondata pandemica non erano ancora ipotizzate. Sono stati utilizzati i dati disponibili al momento dell'elaborazione dei documenti, ossia i dati relativi ai primi 4 bimestri del 2020 e gli anni precedenti.

PROVENTI DEL TRAFFICO TPL FERROVIARIO (Euro)	BIMESTRE 1	BIMESTRE 2	BIMESTRE 3	BIMESTRE 4	BIMESTRE 5	BIMESTRE 6	TOTALE
Anno 2019	919.006	1.043.401	1.080.394	934.066	1.207.375	1.235.547	6.419.790
Anno 2020	996.623	220.763	212.348	499.000	595.710	303.643	2.828.086
Delta 2020 vs 2019	77.617	-822.638	-868.046	-435.066	-611.666	-931.904	-3.591.703
Variazione percentuale	8%	-79%	-80%	-47%	-51%	-75%	-56%

Dal confronto emerge chiaramente il crollo dei ricavi per effetto della pandemia Covid-19 che ha ampiamente annullato il primo bimestre positivo. In particolare, nel periodo marzo-dicembre 2020 la diminuzione media dei ricavi da traffico è stata del 66% rispetto allo stesso periodo del 2019. Pertanto, i ricavi stimati nel piano finanziario (elaborato nel 2019 ed ipotizzati in crescita rispetto al 2020), sono stati ricalcolati con il taglio del 60% nel presente anno e del 40% nel 2022 (come meglio descritto nel paragrafo successivo). Alla luce dei numeri che stanno emergendo nel corso dell'anno e dell'andamento pandemico, si è trattato di previsioni fin troppo ottimistiche in quanto, nel mese di gennaio 2021, l'IF Ferrotramviaria ha registrato 154mila passeggeri contro i 499mila del 2020 con un calo del 69%. E' ipotizzabile che il piano vaccinale porti ad un miglioramento nel secondo semestre del 2021 in analogia a quanto occorso nel 2020 dove tra il mese di giugno e ottobre si è registrata una significativa ripresa vanificata poi dall'arrivo della seconda ondata pandemica.
I dati utilizzati ad ottobre 2020 si sono rivelati, fondamentalmente, esatti poiché il dato finale degli incassi della Ferrotramviaria, al netto di tutti i contributi e degli altri ricavi, è stato di 2.915.342 Euro, con uno scostamento del 3% rispetto al preventivato. Infine, analizzando l'andamento delle vendite ed il numero dei passeggeri trasportati nel 2021, si può considerare una sostanziale invarianza rispetto ai dati del 2020.

ANALISI VARIAZIONI DEL PEF

Le tabelle che seguono descrivono le variazioni intercorse nell'ultimo PEF rispetto al medesimo documento ante-pandemia a seguito dell'analisi congiunta IF/Regione.

Valori del PEF predisposto a febbraio 2020 (Euro)

Anno	2019	*2020*	*2021*	*2022*	*2023*
Ricavi da Traffico	6.419.790	*6.730.328*	*7.184.072*	*7.526.010*	*8.151.179*
Delta su anno precedente		*310.538*	*453.744*	*341.938*	*625.169*
Variazione su anno precedente		*4,8%*	*6,7%*	*4,8%*	*8,3%*

Valori del PEF predisposto ad ottobre 2020 (Euro)

Anno	2019	*2020*	*2021*	*2022*	*2023*
Ricavi da Traffico	6.419.790	*2.920.000*	*2.873.629*	*2.873.629*	*4.502.220*
Delta su anno precedente		*-3.499.790*	*-46.371*	-	*1.628.591*

Variazione su anno precedente		*-54,5%*	*-1,6%*	*-*	*56,7%*

n.b. Consuntivo 2019.

Come riportato nelle tabelle, gli effetti pandemici si diffondono nel triennio 2020-2022, con una sostanziale stabilità nei ricavi, pari alla metà degli anni precedenti. Il presente PEF, in linea con i documenti precedenti, recepisce i tagli previsti nei passeggeri trasportati e nei ricavi da traffico. Il 2021 è stato stimato sulla base dell'andamento annuale, sul 2022 è stato operato un taglio del 60% e sul 2023 un taglio del 40% rispetto ai piani pre-pandemici.

2.5 COSTI DI PROCESSO

Di seguito è riportata la descrizione di ciascuna voce dei costi del PEF. Nella tabella di seguito si riportano le singole voci di costo che, nell'arco temporale del Piano, si sviluppano in funzione della variazione della produzione, dell'efficientamento atteso dei processi (investimenti tecnologici, razionalizzazione reticolo manutentivo, etc.) e del tasso di inflazione:

ANALISI COSTI DI PROCESSO	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
Accesso Infrastruttura	4.207	4.297	4.436	4.749	4.965	5.208	5.328	5.350	5.371	5.392	5.414	5.436
Accesso Infrastruttura RFI (linea ex Marittima e stazionamento)	105	106	106	106	107	107	108	108	109	109	109	110
Bus Sostitutivi a carattere temporaneo per interruzione sulla linea e compatibili con art. 34-octies del D.L. 179/2012	2.343	2.050	1.563	312	-	-	-	-	-	-	-	-
Assicurazioni Ferroviarie	430	510	549	571	593	590	595	600	606	611	617	622
Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi	6.240	6.410	6.576	6.836	7.148	7.345	7.675	7.781	8.018	8.391	8.519	8.645
Manovra	846	855	880	888	933	953	990	1.000	1.027	1.067	1.082	1.097
Manutenzione	4.361	6.053	5.292	5.640	4.336	5.432	7.839	5.628	9.131	6.149	8.024	7.001
Formazione e SGS	474	479	483	488	502	514	536	541	552	575	583	592
Commerciale	848	974	1.247	1.288	1.366	1.414	1.468	1.501	1.534	1.578	1.604	1.630
Godimento beni di terzi	-	-	200	202	204	205	207	209	211	213	215	217
Direzione e Coordinamento Impresa Ferroviaria	436	442	448	454	461	467	474	480	487	494	501	508
Funzionamento Aziendale	4.200	4.250	4.301	4.462	4.515	4.570	4.624	4.680	4.736	4.793	4.850	4.909
Costi di Processo						**26.806**						

ANALISI COSTI DI PROCESSO	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	24.491	26.425	26.080	25.995	25.129		29.845	27.880	31.781	29.371	31.518	30.765

DESCRIZIONE GENERALE DELLE VOCI COMPONENTI I COSTI DI PROCESSO

Accesso Infrastruttura: include i canoni di accesso corrisposti al GI e le spese di energia relative alle tratte utilizzate nel programma d'esercizio dei vari anni. Il canone di accesso rimane costante in corso di piano poiché i lavori in corso egli adeguamenti tecnologici in atto potrebbero modificare il costo chilometrico con esiti al momento non prevedibili mentre il costo dell'energia subisce le variazioni legate all'incremento generale dei prezzi.

Accesso Infrastruttura RFI: questa voce include i canoni di accesso corrisposti a RFI per l'utilizzo della linea ex marittima e lo stazionamento, oltre alle spese di energia relative alle tratte utilizzate nel programma d'esercizio dei vari anni. Il canone di accesso rimane costante in corso di piano poiché non ne è al momento stimabile l'andamento mentre il costo dell'energia subisce le variazioni legate all'incremento genarle dei prezzi.

Bus Sostitutivi a carattere temporaneo per interruzione sulla linea e compatibili con art. 34-octies del D.L. 179/2012: questa voce comprende i costi dei bus che sostituiscono i treni impossibilitati a circolare sulla linea Bari-Barletta a causa dei lavori in corso, così come sono stati descritti in precedenza. I costi sono stati inseriti fino all'anno 2025, quando si stima che i lavori saranno stati completati. I costi sono stati stimati sulla base dello storico e della necessità di utilizzare più bus per ogni treno temporaneamente sostituito.

Assicurazioni Ferroviarie: gli oneri subiscono le variazioni legate al numero di rotabili assicurati ed all'incremento generale dei prezzi e sono stati stimati sulla base dei dati storici.

Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi: la voce accoglie gli oneri del personale addetto ai citati servizi, oltre agli altri costi operativi dei processi. I costi sono stati stimati sulla base dei dati storici subiscono le variazioni legate all'incremento generale del costo del lavoro ed al numero degli addetti.

Manovra: i servizi di manovra non costituiscono costi diretti dell'Impresa ma vengono forniti in Service dal Gestore dell'Infrastruttura. Gli oneri sono stati stimati sulla base dei dati storici e subiscono le variazioni legate all'incremento generale dei prezzi.

Manutenzione: la voce comprende il personale addetto alla manutenzione, i materiali, le manutenzioni esternalizzate, le spese di pulizia oltre ad altri costi legati a questo specifico processo. Gli oneri, stimati sulla base dei prezzari e dei dati storici, subiscono le variazioni legate all'incremento generale dei prezzi, al numero di rotabili ed alle scadenze dei programmi manutentivi.

Formazione e SGS: comprende il costo del personale addetto alla formazione ed al Sistema Generale di Sicurezza. Gli oneri sono stati stimati sulla base dei dati storici e subiscono le variazioni legate all'incremento generale del costo del lavoro ed al numero degli addetti.

Commerciale: comprende il costo del personale addetto alla comunicazione istituzionale ed all'assistenza agli utenti. Include inoltre le spese relative alle agenzie ed alle biglietterie automatiche. Gli oneri sono stati stimati sulla base dei dati storici e subiscono le variazioni legate all'incremento generale del costo del lavoro ed al numero degli addetti.

Godimento Beni di Terzi: comprende il fitto dei locali che saranno messi a disposizione all'IF a partire dal 2024. Gli oneri subiscono le variazioni legate all'incremento generale dei prezzi.

Direzione e Coordinamento Impresa Ferroviaria: la voce comprende gli oneri per le figure apicali dell'Impresa Ferroviaria nel periodo considerato. Gli oneri sono stati stimati sulla base dei dati storici e subiscono delle variazioni legate all'incremento generale del costo del lavoro.

Funzionamento Aziendale: la voce comprende gli oneri relativi alle spese generali relative al personale amministrativo dell'IF, all'uso dei fabbricati ed a tutti gli altri costi generali. Include anche la quota dello staff delle strutture di sede centrale ed i servizi informatici. Il costo delle strutture di staff comprende anche quello degli organi sociali (CdA/Collegio Sindacale/OdV ex d.lgs. 231/01/collaboratori) nonché quello di tutti gli uffici amministrativi non direttamente allocabili all'Impresa Ferroviaria. Il suddetto costo è stato ripartito sulla base dei dati storici utilizzando come driver di allocazione la percentuale di corrispettivo del Contratto di Servizio in essere con la Regione Puglia dedicato all'Impresa Ferroviaria sul totale dello stesso.
Gli oneri subiscono delle variazioni legate all'andamento generale dei pezzi, alle pratiche di efficientamento che sono state attivate per ottimizzare nell'arco temporale del PEF i "costi di processo" del "Funzionamento Aziendale" ed al numero di addetti.

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

CONTO ECONOMICO 2022 - 2033 12 ANNI - Valori in migliaia di euro	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
Ammortamenti	1.013	977	1.545	1.738	2.092	2.012	2.426	2.385	2.385	2.385	2.385	2.378

Le quote di ammortamento degli eventuali elettrotreni oggetto di cofinanziamento inseriti nel PEF, si riferiscono esclusivamente alla parte dei beni acquisita da Ferrotramviaria.
REMUNERAZIONE CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN)

CONTO ECONOMICO 2022 - 2032 12 ANNI - Valori in migliaia di euro	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
Remunerazione CIN	1.443	1.569	1.784	1.922	2.063	1.960	1.920	1.895	1.628	1548	1.237	1.194

Il tasso di remunerazione del CIN previsto è pari a 6,23%, pari al WACC.
Il CIN è costituito da:

- Circolante Netto (cassa + attivo circolante – passivo circolante)
- Attivo Immobilizzato

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

3. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA

In questa sezione verranno analizzati gli indicatori previsti nella redazione del PRO ex delibera 120/2018, dedicando un primo paragrafo introduttivo al valore dell'efficienza operativa ed analizzando poi di seguito tutti gli altri KPI.

3.1. IL RECUPERO DI EFFICIENZA DEL COSTO OPERATIVO PER TRENO*KM

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

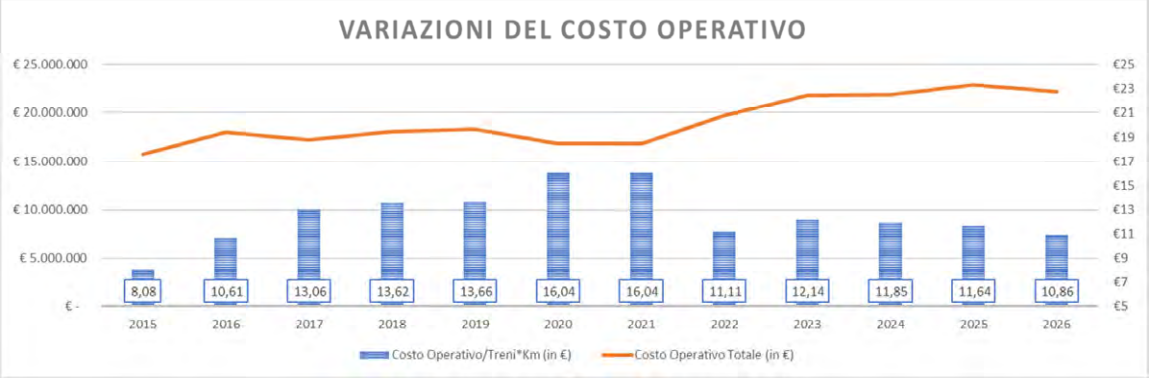
La Ferrotramviaria S.p.A ha comunicato all'Autorità il dataset relativo ai costi e ricavi relativi al periodo 2011-2016. Il suddetto dataset ha consentito alla Autorità di effettuare il computo dei parametri ex delibera 120/2018 comunicati alla regione Puglia con nota prot. 2452/2019 del 13/03/2019. Successivamente, tali dati sono stati aggiornati, di concerto con l'Autorità, ed integrati con il Monitoraggio introdotto nel 2017, al fine di rappresentare al meglio l'andamento della gestione. Al fine della stesura del presente documento, il Monitoraggio dei Costi Operativi è stato aggiornato fino all'anno 2020 (proiezione a chiudere) al fine di elaborare un quadriennio di riferimento 2017-2020 a cui confrontare i primi cinque anni (2021-2025) del nuovo Contratto di Servizio.
Si osservi che la Ferrotramviaria S.p.A. a seguito dell'entrata in vigore del Decreto del 5 agosto 2016 "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione" e del conseguente passaggio delle funzioni di controllo alla Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (A.N.S.F.) ha dovuto profondamente rivedere la sua organizzazione operativa rendendola in parte difforme da quella del quinquennio inizialmente preso a riferimento dalla Autorità con la nota 2452/2019. In particolare, la Ferrotramviaria S.p.A si è organizzata in due distinte Divisioni, Trasporto ed Infrastruttura che svolgono rispettivamente la funzione di impresa ferroviaria e di gestore dell'infrastruttura.
Come noto, nel 2016 la Ferrotramviaria è stata coinvolta in un grave incidente ferroviario che ha portato al sequestro a scopo investigativo della tratta tra Corato ed Andria. Tale interruzione ha obbligato l'azienda ad avvalersi di bus sostitutivi al fine di garantire il regolare esercizio e per minimizzare il disagio dell'utenza. Tale situazione, combinandosi poi con i lavori in corso, con la limitazione di velocità a 50 km/h imposta dalla nota A.N.S.F. n.9956/2016 del 26 settembre 2016 e con le ulteriori interruzioni della linea citate al par. 2.1, ha fortemente condizionato l'operatività su ferro della società. Al fine di garantire un servizio che fosse pienamente in linea con il CDS, le sostituzioni dei treni bloccati dal sequestro e dai contemporanei lavori in corso, sono state effettuate con più bus, il cui costo non appare nelle descrizioni che seguono, in quanto escluso dal computo del Costo Operativo così come definito dall'ART. Parimenti, sono stati presi in considerazione unicamente i chilometri effettivi percorsi sulla linea ferroviaria. I dati relativi al costo operativo e tutti gli altri KPI oggetto di approfondimento nel documento risentono delle

problematiche descritte. In calce ad ogni tabella, per maggiore chiarezza, vengono brevemente riassunte le modalità di calcolo dei dati.

Pertanto, il periodo 2015-2020 può essere ulteriormente suddiviso in un primo biennio antecedente al cambio normativo ed in un secondo quadriennio (2017-2020) a cambio normativo ormai già avvenuto. **Tale secondo arco temporale, per la sua uniformità, è preso a riferimento per analizzare il piano di efficientamento aziendale.**

Tutto quanto sopra premesso, vengono di seguito analizzate le grandezze che compongono il **COSTO OPERATIVO** da utilizzare per la redazione del PRO ex delibera 120/2018.

Per utilità si rammenta che il costo operativo è costituito dal: costo del personale; costo di manutenzione; costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi e altri costi operativi. Sono esclusi, da tale computo, i costi di accesso all'infrastruttura, quelli delle sanzioni e dei premi contrattuali e infine i costi di locazione del materiale rotabile, qualora vi fossero.



Si osserva che il costo operativo, dopo un importante incremento, iniziato nel 2016 e dovuto ai motivi enunciati in premessa, si assesta nel triennio 2017-2019 per, poi, raggiungere il suo massimo nel 2020/2021 per effetto della minore produzione dovuta alla pandemia da Covid-19 e dei moderati risparmi conseguiti in termini di energia di trazione e personale. Il parametro del costo operativo/treno*km ha un andamento che risente di quanto sopra descritto in termini di interruzioni di linea, produzione chilometrica su ferro e variazioni del costo operativo.

Le variazioni del **Costo Operativo/treno*km**, confrontate anno su anno, sono dovuto ai seguenti fenomeni:

2015>2016->2017

Nel 2016 la linea viene interrotta a Corato nel secondo semestre 2016 a causa dell'incidente e la produzione chilometrica cala da 1,9 a 1,6 milioni di km. Il costo operativo (2015 vs 2016), invece, cresce di circa 2,3 milioni di Euro a causa dell'effettuazione di alcuni interventi di manutenzione ciclica e per la crescita di altri costi operativi. Il 2017 risente delle stesse problematiche in quanto la produzione cala a 1,3 milioni di km effettuati su ferrovia, non considerando in questa sede i 964 mila km percorsi dai bus sostitutivi compatibili con art. 34-octies del D.L. 179/2012, **mentre il totale del costo operativo** cala, da 18.025k€ a 17.517k€ anche a seguito del riallineamento dei costi manutentivi agli standard annuali.

2017->2018

Nel 2018, l'effettuazione di nuovi interventi manutentivi impatta sul totale del costo operativo mentre la produzione gli altri costi restano allineati, salvo le normali dinamiche di mercato, all'anno precedente. Il combinato disposto di questi eventi porta il valore del costo operativo/treno*km a 13.62€

2018->2019

Nel 2019 si riscontra una lieve crescita del costo operativo che impatta per 0,04 € sul rapporto costo operativo/treno*km dell'anno precedente.

2019->2020 e2021

Nel 2020 gli effetti della pandemia Covid-19 impattano fortemente sulla produzione chilometrica su ferrovia che cala del 22% mentre il costo operativo risente di minori impegni per energia di trazione e personale calando di circa 9,4 punti percentuali. Tuttavia, la discesa del costo operativo – posta al numeratore - non è sufficiente a compensare la drastica riduzione della produzione su ferro e pertanto l'indice sale a 16,04€ per treno*km.

In linea di massima, nel quinquennio di riferimento 2017-2021 l'andamento del costo operativo, al netto delle problematiche tecniche sopra descritte, risente dei seguenti fattori:

1. Il costo del lavoro è aumentato a causa del cambio normativo che ha comportato l'acquisizione di nuove figure professionali prima assenti in Azienda che sono andate a sostituire unità in uscita con un parametro più basso. Infatti, il parametro medio del personale inquadrato nell'Impresa Ferroviaria, amministrativi esclusi, evidenziava un valore di 159,51 nel 2018, 164,55 nel 2019 e successivamente "limato" a 162,98 nel 2020 per effetto dell'uscita di alcuni elementi inquadrati ai livelli superiori. L'evidente crescita del parametro medio ha anche un'alta origine, che deriva dalla peculiare situazione del mercato ferroviario italiano. Si rileva, infatti, una maggiore "appetibilità" del personale di condotta (macchinisti) che potendo attualmente operare anche su altre reti, sono richiesti dal "mercato" (altre Imprese Ferroviarie) con conseguente aumento delle retribuzioni medie per il *retaining* o per l'assunzione di personale già formato in sostituzione del personale assunto da altri operatori.
2. Gli oneri di manutenzione sono aumentati, ed aumenteranno ancora in futuro, a causa dell'attrezzaggio dei rotabili con SSB – SCMT e Cab Radio che ha comportato l'attivazione di contratti di manutenzione con i costruttori del sottosistema suddetto con inevitabile incremento dei costi medi manutentivi. Inoltre, il naturale aumento di anzianità del materiale rotabile utilizzato, ha comportato la necessità di effettuare interventi manutentivi più importanti che ricadono in anni precisi, come avvenuto, ad esempio, nel 2016. Anche il materiale più moderno utilizzato dalla Ferrotramviaria ha superato i sei anni di esercizio, con il conseguente raggiungimento dei primi intervalli manutentivi "pesanti" dal punto di vista tecnico ed economico.

La media del costo operativo nel quinquennio 2017-2021 è pari a 14,49 euro a treno*km. Nel corso del primo quinquennio di Contratto tale costo operativo in media si attesta a 11,52 euro a km, con un conseguente miglioramento rispetto alla media del quadriennio di riferimento.

Verificato l'efficientamento del primo quinquennio nei termini sopra descritti, si rappresenta nella tabella che segue l'andamento del costo operativo nell'intero arco temporale del piano. Nei sette anni del periodo 2027-2033 si evidenza una tendenza crescente degli oneri di gestione operativa, per effetto delle manutenzioni cicliche (evidenziate dagli anni di picco) su un parco rotabili ampliato e della normale dinamica crescente dei prezzi.

Pertanto, nel periodo 2027-2033, si stima una crescita complessiva dei costi operativi pari al 12,9%, con un incremento medio annuo del 1,8%, in linea con le tendenze storiche.

3.2 GLI ALTRI OBIETTIVI DI EFFICIENZA ED EFFICACIA

Dopo aver analizzato l'indicatore relativo al costo operativo, sono riportati di seguito gli altri indicatori (KPI) di cui all'annesso 2 della Delibera ART 120/2018:

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

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

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

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

Nei paragrafi che seguono vengono analizzati gli indicatori di efficienza ed efficacia di cui all'Annesso 2 della misura 2 della delibera ART 120 / 2018, evidenziandone gli scostamenti tra il quinquennio di riferimento 2017-2021 con il quinquennio di efficientamento 2022-2026. Successivamente, in calce ad ogni paragrafo, si rappresenta l'intero arco temporale del PEF evidenziandone la performance complessiva.

3.2.1 INDICATORE DI EFFICIENZA – COSTI

Tab. B - Efficacia ed Efficienza		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
EFFICIENZA – COSTI											
Costo Operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	0,053	0,054	0,056	0,067	0,067	0,059	0,064	0,063	0,062	0,058
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	0,186	0,201	0,197	0,372	0,372	0,145	0,159	0,155	0,152	0,142
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione/ore servizio treni	90,62	122,57	115,93	142,00	142,00	134,92	184,12	156,63	156,76	115,82
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione/treni-km	2,46	3,09	2,95	3,89	3,89	2,46	3,36	2,86	2,86	2,12
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi	19%	23%	22%	24%	24%	22%	28%	24%	25%	19%

Con riferimento agli indicatori di costo operativo, si dà evidenza di quanto segue: nel quinquennio di riferimento il costo operativo per posto*km, dopo un iniziale decremento dovuto al raffronto con il 2020/2021, registra una sostanziale stabilità in quanto l'incremento di treni*km effettuati su rete ferroviaria va di pari passo con un limitato incremento dei costi operativi. Nella lettura delle tabelle occorre considerare che il dato relativo al numero di passeggeri ed ai posti offerti comprende l'intera tratta ferroviaria, non essendo possibile scindere i dati tra ferro e gomma (bus sostituitivi per interruzione di linea causa lavori) poiché il servizio è unico. Anche il costo operativo per passeggero*km ha un andamento positivo dal 2026 dovuto sia alla diminuzione del costo unitario per treno*km che al previsto aumento dei viaggiatori. Con riferimento agli indicatori di costo di manutenzione, si evidenzia che la dinamica relativa a tale aggregato di costo tiene conto delle scadenze manutentive e dell'accresciuto numero di rotabili.

PERFORMANCE PEF

Tab. B - Efficacia ed Efficienza		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
EFFICIENZA – COSTI													
Costo Operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	0,059	0,064	0,063	0,062	0,058	0,062	0,069	0,064	0,074	0,068	0,074	0,072
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	0,145	0,159	0,155	0,152	0,142	0,152	0,171	0,158	0,183	0,168	0,182	0,177
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione /ore servizio treni	134,92	184,12	156,63	156,76	115,82	145,09	209,38	150,32	243,89	164,24	214,32	186,98
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione /treni-km	2,46	3,36	2,86	2,86	2,12	2,65	3,82	2,75	4,45	3,00	3,91	3,41
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione /costi operativi	22%	28%	24%	25%	19%	23%	29%	23%	32%	23%	28%	25%

Il costo operativo per posto*km medio nel primo periodo del contratto è stimato in 0,061 € mentre nel secondo periodo (2027-2033) è pari a 0,069 €, evidenziando un sostanziale miglioramento, al netto delle normali dinamiche inflattive. Stesso dicasi per il costo operativo per pax*km medio che passa da € 0,151 nel quinquennio 2022-26 ad € 0,170 nel periodo 2027-33.
I costi di manutenzione registrano tre picchi nel 2028, nel 2030 e nel 2032 per effetto dei citati intervalli manutentivi.
Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa rispetto ai costi durante il periodo di affidamento del contratto di servizio presentati di seguito sono tutti riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria e comunque nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al Contratto di Servizio redigendo.

3.2.2 INDICATORE DI EFFICIENZA – RICAVI

EFFICIENZA - RICAVI		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Ricavi da Traffico per treno-km	ricavi da traffico/treni-km	4,51	4,54	4,66	2,78	2,78	1,62	2,50	4,39	4,35	4,51
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	0,018	0,018	0,019	0,012	0,012	0,009	0,013	0,023	0,023	0,024
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	0,0640	0,0670	0,0671	0,0644	0,0644	0,0212	0,0327	0,0575	0,0569	0,0591
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	14,46	14,63	14,93	16,27	16,27	15,11	16,09	15,88	15,51	15,33
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	0,059	0,058	0,061	0,068	0,068	0,080	0,085	0,084	0,082	0,081
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	0,21	0,22	0,21	0,38	0,38	0,20	0,21	0,21	0,20	0,20
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	0,35	0,33	0,34	0,17	0,17	0,15	0,21	0,37	0,37	0,42

I KPI relativi ai ricavi da traffico sono fortemente influenzati dall'effetto COVID 19 con un taglio del 60% nell'anno 2022 e del 40% nell'anno 2023. Non sono stati considerati tra i ricavi da traffico eventuali contributi per ristori, che vengono contabilizzati secondo il principio di cassa e che andrebbero a sommarsi ai ricavi totali per essere analizzati in fase di rendicontazione annuale del PEF. Tali contributi, incassati ai sensi del comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e del D.G.R. Puglia n. 1669 del 08/10/2020, sono presenti nella voce "Totale ricavi" nell'anno 2020/21.
Si nota in particolare, nei ricavi da traffico:

- ricavi da traffico per tr/km: da 3,85 (media 2017-20/21 che non include i ristori incassati nel 2020/2021) a 3,48 (2022-2026) pari a -10%;
- ricavi da traffico per posto km: da 0,016 a 0,018, pari a +18%;
- ricavi da traffico per pax km: da 0,065 a 0,045 pari a - 30%.

Analizzando, inoltre, il rapporto tra i ricavi da traffico ed i costi operativi (Coverage Ratio) si osserva che tale copertura passa da una media del 27,3% nel periodo 2017-20/21 al 30,3% di media nel 2022-26.

Sottolineiamo che, presupponendo la fine dell'emergenza pandemica, **nel 2026 e per tutto il periodo successivo tale copertura viene stimata al 40%**.

Nella lettura delle tabelle occorre considerare che il dato relativo al numero di passeggeri, ai posti offerti ed ai ricavi da traffico comprende l'intera tratta ferroviaria, non essendo possibile scindere i dati tra ferro e gomma (bus sostituitivi per interruzione di linea causa lavori) poiché il servizio è unico.

Per un'approfondita analisi dei flussi di passeggeri previsti si rimanda al paragrafo 2.4 del presente documento, tuttavia, con particolare riferimento ai tre indicatori "ricavi da traffico", giova qui ricordare che il trend positivo di incremento dei ricavi da traffico nel primo quinquennio di riferimento è determinato sostanzialmente dai seguenti componenti:

- andamento delle tariffe per effetto delle politiche regionali e dell'inflazione;
- incremento dei viaggiatori al termine dell'attuale emergenza sanitaria;
- contrasto all'evasione/elusione.

Con riferimento all'andamento delle tariffe, si conferma che, nell'arco del primo quinquennio, sono previsti tre aumenti: del 3,5% nel 2021, già recepito nei dati del 2022, del 5% nel 2024 e del 3,5% nel 2026 ed è previsto l'adeguamento all'indice NIC, con un valore minimo dello 0,9 % negli altri anni, escludendo pertanto dalla rivalutazione basata sul NIC gli anni degli incrementi stabiliti dalla Regione.

L'andamento degli incrementi tariffari, se non legati alle dinamiche inflattive, è stato armonizzato con il miglioramento della qualità del servizio offerto ai passeggeri in quanto strettamente connesso all'immissione di nuovi e più moderni rotabili ed agli investimenti tecnologici. Come si evince dai prospetti del PEF, nel 2024 è previsto un aumento delle tariffe del 5% in conseguenza dell'immissione di nuovi treni nel 2023 e degli investimenti di Information Technologies sul restante materiale rotabile. Altrettanto dicasi per l'incremento del 3,5% ipotizzato nel 2026 e legato all'entrata in servizio progressiva, a partire dal 2024, di altri quattro treni cofinanziati.

PERFORMANCE PEF

EFFICIENZA - RICAVI		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ricavi da Traffico per treno-km	ricavi da traffico/treni-km	1,62	2,50	4,39	4,35	4,51	4,73	4,94	5,11	5,26	5,39	5,49	5,60
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	0,009	0,013	0,023	0,023	0,024	0,025	0,026	0,027	0,028	0,029	0,029	0,030
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	0,0212	0,0327	0,0575	0,0569	0,0591	0,0619	0,0646	0,0668	0,0689	0,0705	0,0719	0,0733
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	15,11	16,09	15,88	15,51	15,33	15,64	15,95	16,22	16,48	16,70	16,91	17,12
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	0,080	0,085	0,084	0,082	0,081	0,083	0,085	0,086	0,087	0,089	0,090	0,091
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	0,20	0,21	0,21	0,20	0,20	0,20	0,21	0,21	0,22	0,22	0,22	0,22
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	0,15	0,21	0,37	0,37	0,42	0,41	0,38	0,42	0,38	0,42	0,40	0,41

Analizzando le performance nel periodo 2027-2033 si evidenzia il progressivo miglioramento degli indicatori. Si segnala che nel periodo descritto è prevista la rivalutazione monetaria del 0,9 %, così come per tutte le voci del piano soggette a tale dinamica. Il valore medio del Coverage Ratio è intorno al 40% e

le oscillazioni sono dovute alle cuspidi che si creano nei costi operativi, in coincidenza con le scadenze manutentive dei rotabili.
Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa rispetto ai ricavi da traffico il periodo di affidamento del contratto di servizio presentati di seguito sono tutti riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria al netto della disciplina in materia di politica tariffaria e comunque nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al Contratto di Servizio redigendo.

3.2.3 INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ

PRODUTTIVITA'		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	costi del lavoro totale/n. addetti totali	43.032	43.771	52.653	51.613	51.613	50.785	51.187	52.190	53.266	55.175
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	10.657	10.883	11.276	9.378	9.378	12.826	12.857	13.214	13.776	14.336
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	6.233	6.293	6.514	5.359	5.359	7.629	7.595	7.806	8.208	8.542

In merito al KPI relativo al costo del lavoro per numero di addetti si registra un incremento da 48.536 euro di media nel periodo 2017-20/21 ad una media di 52.521 euro periodo 2022-2026 con un incremento del 8%. Tale aumento risulta naturale nell'ambito della normale dinamica di incrementi salariali al personale.
In particolare, per valutare tale incremento sono state effettuate le seguenti assunzioni:

- Turnover del personale per pensionamento;
- Un aumento progressivo della forza lavoro, limitatamente alla Condotta, Scorta e alla Gestione Equipaggi, dovuto dall'incremento della produzione del servizio (si passa da 119 unità nel 2019 a 143 unità nel 2026);
- Scatti automatici di parametro come previsto dal CCNL Autoferrotranvieri;
- Inflazione programmata e aumenti dovuti alla contrattazione di secondo livello.

Giova, invece, evidenziare come gli indicatori di produttività per addetto mostrino un efficientamento, dovuto anche alla maggiore produzione ferroviaria conseguente alle considerazioni fatte in precedenza sui lavori in corso, pari a:

- + 30% tra la media dei tr/km per addetto operativo del periodo 2017-20/21 ed il dato medio 2022 - 2026 pari a 13.402 km ad addetto;
- + 34% tra la media dei tr/km per addetto del quadriennio 2017-20/21 ed il dato medio 2022 – 2026 pari a 7.956 km ad addetto.

PERFORMANCE PEF

PRODUTTIVITA'		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	costi del lavoro totale/n. addetti totali	50.785	51.187	52.190	53.266	55.175	56.506	59.028	59.805	61.249	64.037	65.001	65.956
Treni-km per numero	treni-km/n.	12.826	12.857	13.214	13.776	14.336	14.336	14.336	14.336	14.336	14.336	14.336	14.336

addetti operativi	addetti operativi												
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	7.629	7.595	7.806	8.208	8.542	8.542	8.542	8.542	8.542	8.542	8.542	8.542

Nei sette anni del Contratto di Servizio che seguono il quinquennio di riferimento 2022-2026, non si registrano variazioni degli indicatori di performance, escluso il costo del personale che segue le normali dinamiche del costo del lavoro.

3.2.4 INDICATORI DI EFFICACIA

EFFICACIA		**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	n.d.	n.d.	98,07%	98,33%	98,3%	98,90%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d	n.d	n.d	n.d.	n.d.
Regolarità Treni (tutte le cause)	n. treni circolati/n. treni programmati	95,66%	95,26%	95,34%	81,15%	81,15%	99,86%	99,86%	99,87%	99,87%	99,87%

Le performance in termini di efficacia degli indicatori individuati nella delibera ART 120/2018 misurano le performance unicamente riconducibili all'impresa ferroviaria. In particolare, i valori degli indicatori di puntualità e regolarità registrati nel quadriennio di riferimento, nonostante le note difficoltà relative ai lavori in corso ed alle incertezze pandemiche, hanno raggiunto livelli difficilmente incrementabili, motivo per cui è stato considerato sufficientemente ambizioso porre valori obiettivo in linea con la performance media già ottenuta. Si segnala che, fino al 2019, i dati del monitoraggio non consentivano di distinguere le cause di ritardo tra IF, GI o ritardo nei servizi sostitutivi per linea interrotta (essendo anche diversa la modalità di calcolo dei ritardi se avvenuti su gomma o su ferro).
Al momento non è disponibile il dato relativo agli scostamenti da orario solo causa IF percentuale, l'IF si sta attrezzando per produrre il dato nell'immediato futuro.

PERFORMANCE PEF

L'introduzione dei nuovi treni consentirà di mantenere e consolidare il livello di efficacia raggiunto nel quinquennio anche negli anni a venire, come da tabella che segue:

EFFICACIA		**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	98,60%	98,90%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d	n.d	n.d	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	99,86%	99,86%	99,86%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%

Nei sette anni del Contratto di Servizio che seguono il quinquennio di riferimento non si registrano variazioni significative degli indicatori di performance.
Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa in termini di produttività durante il periodo di affidamento del contratto di servizio presentati innanzi sono tutti riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria e comunque nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al Contratto di Servizio redigendo.
Al momento non è disponibile il dato relativo agli scostamenti da orario solo causa IF percentuale, l'IF si sta attrezzando per produrre il dato nell'immediato futuro.

4. RIPARTIZIONE DEL RISCHIO

Per quanto attiene la gestione del rischio afferente al raggiungimento delle prestazioni in tema di recupero di efficienza, come innanzi descritto, il rischio del mancato raggiungimento degli indicatori di performance è in capo all'impresa ferroviaria, nel rispetto della matrice dei rischi di cui al contratto redigendo.
L'unica componente di rischio lasciata in capo all'EA è la quota di rischio relativa alla politica tariffaria nell'indicatore di "efficienza operativa – ricavi".

Inoltre, il redigendo Contratto di Servizio, tramite gli articoli in esso compresi e la matrice dei rischi, disciplinerà le modalità di ripartizione del rischio tra la Regione Puglia e la Ferrotramviaria S.p.A. coerentemente con quanto disposto dalla Delibera ART 49/2015.
Il monitoraggio di quanto previsto a PRO si effettuerà annualmente confrontando i valori di PEF con quelli del conto economico regolatorio (CER), normalizzati per eliminare l'effetto dell'inflazione, escludendo le partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di riferimento nonché l'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, le premialità e le sanzioni applicate a Ferrotramviaria S.p.A. ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione.
Con riferimento al p.to 4, lett. c) della Misura 2 della delibera ART n. 120/2018 si specifica che l'annuale momento annuale di monitoraggio del contratto, attraverso il confronto tra il PEF ed il CER, comporterà la definizione di partite debitorie/creditorie basata anche sull'allocazione dei rischi e della responsabilità indicate nel presente documento, nonché nel contratto di servizio.
Gli eventuali scostamenti saranno accantonati, al netto delle componenti il cui rischio è attribuito a ciascuna delle Parti, secondo quanto sarà previsto alla matrice dei rischi allegata al redigendo Contratto, per essere poi compensati alla fine del periodo di PEF o in occasione delle revisioni intermedie del PRO.
Quanto sopra si applica fatto salvo quanto precisato nel redigendo CdS per quanto riguarda le azioni da porre in atto al variare dello scostamento in più o in meno del conto economico a consuntivo rispetto al PEF.

5. FATTORI DI CONTESTO CHE INFLUENZANO IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

Riferimento Normativo

Questa sezione è redatta tenendo conto di quanto richiesto dalla misura 2, punto 8 della Delibera ART 120/2018.

"Per tutte le modalità di affidamento (con gara, dirette e in house), ai fini della individuazione degli obiettivi, l'EA tiene conto, tra l'altro, degli investimenti previsti in materiale rotabile e in infrastrutture, anche nell'ambito di Contratti di Programma con il GI, e dei seguenti fattori di contesto, considerando quanto disciplinato nella delibera ART n. 48/2017:

a) caratteristiche territoriali, socio-economiche e temporali di domanda;

b) caratteristiche territoriali dell'offerta all'interno di ciascun bacino di mobilità di riferimento per i servizi oggetto di affidamento;

c) caratteristiche infrastrutturali, con particolare riguardo alla tipologia di alimentazione della rete, alla sua tortuosità e pendenza;

d) caratteristiche del materiale rotabile esistente, quali l'età e la quota di materiale rinnovato (revamping);

e) caratteristiche del servizio che si intende affidare, quali la velocità commerciale, la lunghezza media della tratta, la quota di treni-km effettuati fuori dai confini regionali, la percentuale di treni in orario di punta, la densità delle stazioni e, per la qualità erogata, sia lo scostamento dall'orario programmato che la regolarità."

5.1 CARATTERISTICHE DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA ALL'INTERNO DEL BACINO DI MOBILITÀ

La città di Bari e la sua area Metropolitana costituiscono un sistema urbano complesso e articolato.

Bari storicamente presenta in termini di mobilità una forte attrazione centripeta su comuni limitrofi sia per quanto riguarda spostamenti per motivi di lavoro sia per motivi di studio.

Bari è inoltre caratterizzata dalla presenza nel centro cittadino di ben quattro stazioni ferroviarie collocate in adiacenza di cui due, Stazione Centrale di Rete Ferroviaria Italiana e Stazione di Ferrovie del Sud Est a piano stradale, una Stazione Centrale di Ferrotramviaria S.p.A. Ferrovie del Nord Barese a quota – 7 m sotto il piano stradale e una, Stazione Delle Ferrovie Appulo Lucane collocata a + 5 m dal piano stradale.

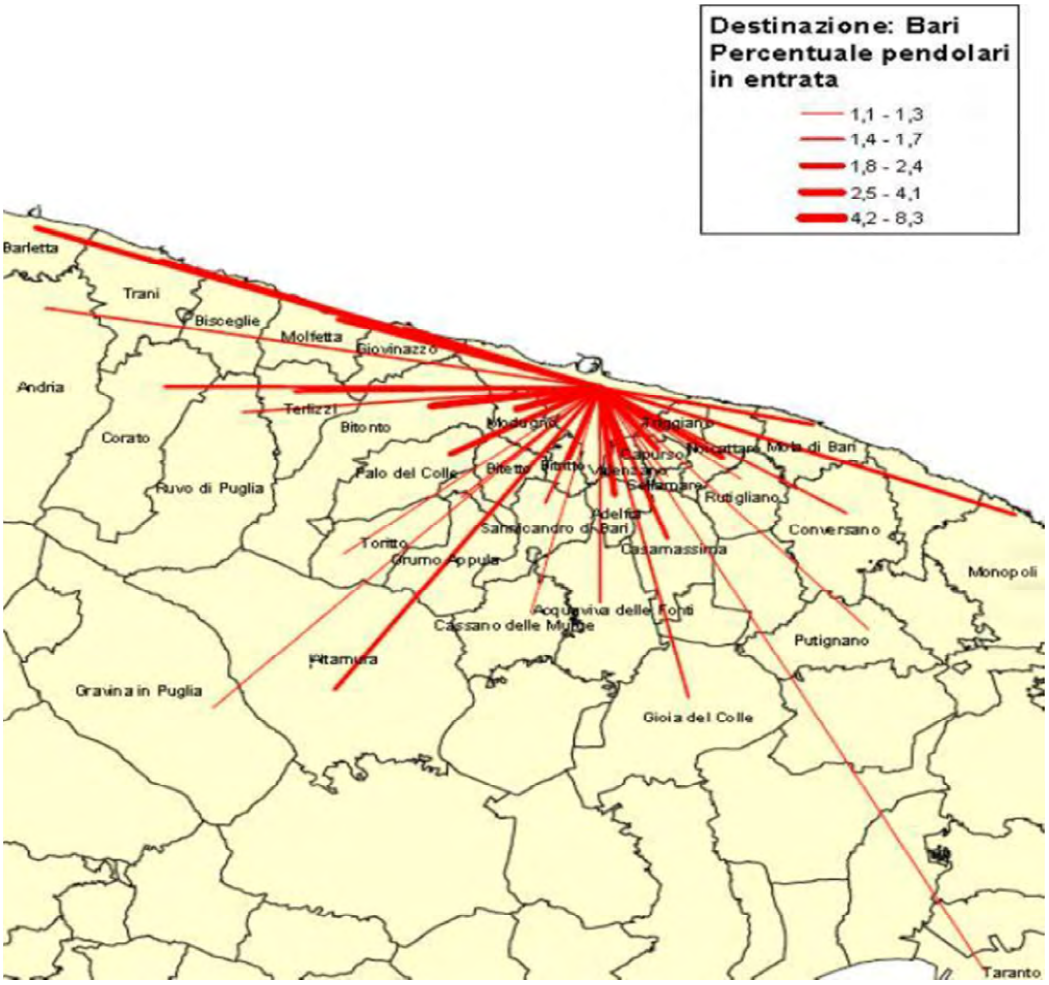
In definitiva un sistema articolato di Stazioni reso permeabile da un sistema articolato di tunnel attrezzati con ascensori e scale mobili che garantisce la mobilità dell'utenza ferroviaria da un gestore all'altro senza mai dover uscire dal complesso dei recinti ferroviari.

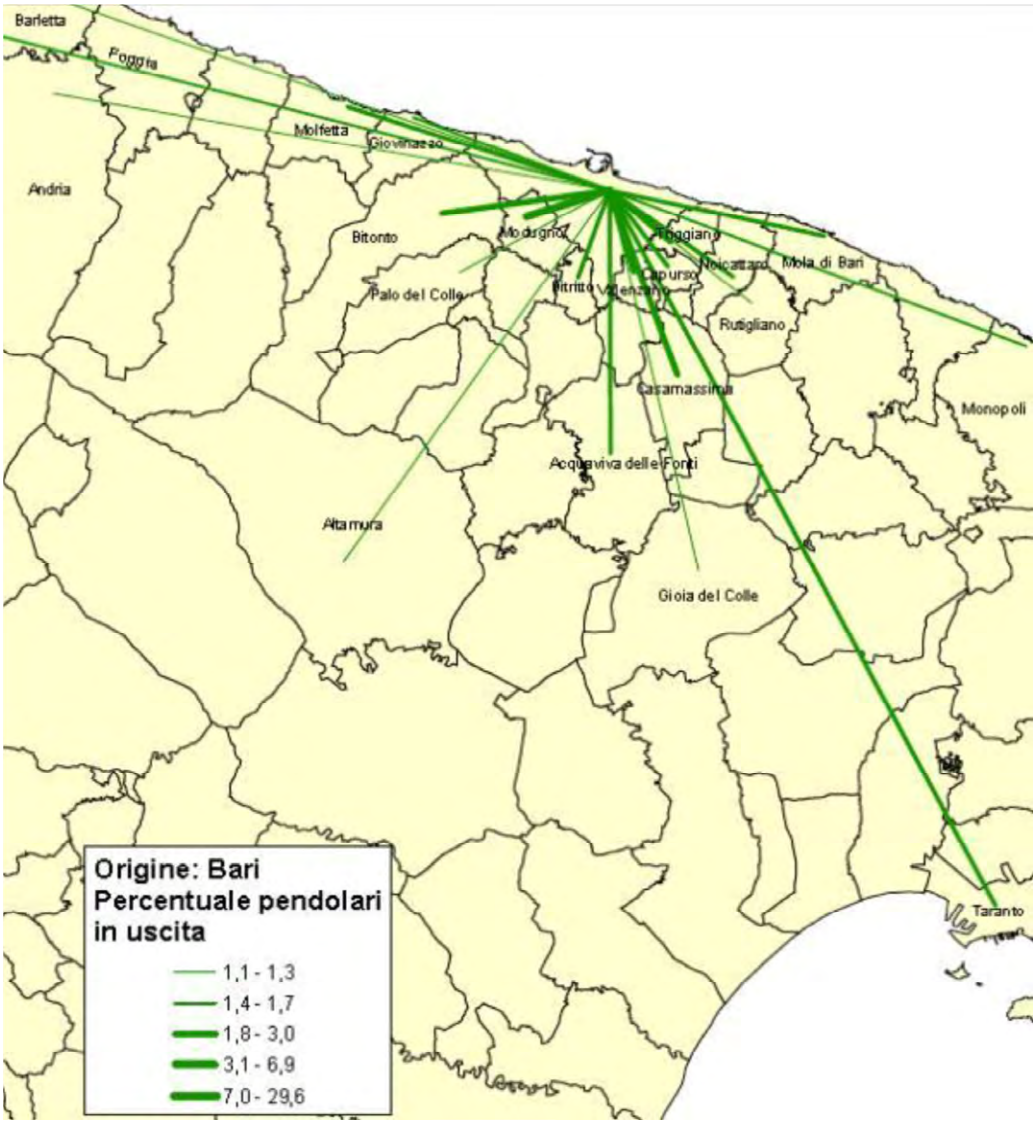
La recente adozione di un sistema di bigliettazione integrata consente di fruire dei servizi ferroviari con estrema facilità.

Tale sistema in definitiva caratterizza la città di Bari che presenta nel cuore del centro cittadino l'ingresso di 7 diverse direttrici di traffico ferroviario.

Ferrotramviaria S.p.A gestisce due di tali direttici di ingresso coprendo di fatto il quadrante interno Nord Ovest dell'area metropolitana di Bari e garantendo la mobilità da due importanti capoluoghi di Provincia, Andria e Barletta, con un bacino complessivo di traffico di oltre 700.000 abitanti.

Nelle rappresentazioni grafiche che seguono, si evidenza il movimento di entrata ed uscita dei pendolari rispetto alla città di Bari.


Destinazione: Bari
Percentuale pendolari in entrata
1,1 - 1,3
1,4 - 1,7
1,8 - 2,4
2,5 - 4,1
4,2 - 8,3
Barletta
Trani
Bisceglie
Molfetta
Giovinazzo
Andria
Terlizzi
Bitonto
Corato
Ruvo di Puglia
Palo del Colle
Bitetto
Bitritto
Modugno
Triggiano
Capurso
Noicattaro
Mola di Bari
Rutigliano
Adelfia
Sannicandro di Bari
Casamassima
Conversano
Monopoli
Toritto
Grumo Appula
Acquaviva delle Fonti
Cassano delle Murge
Putignano
Altamura
Gravina in Puglia
Gioia del Colle
Taranto



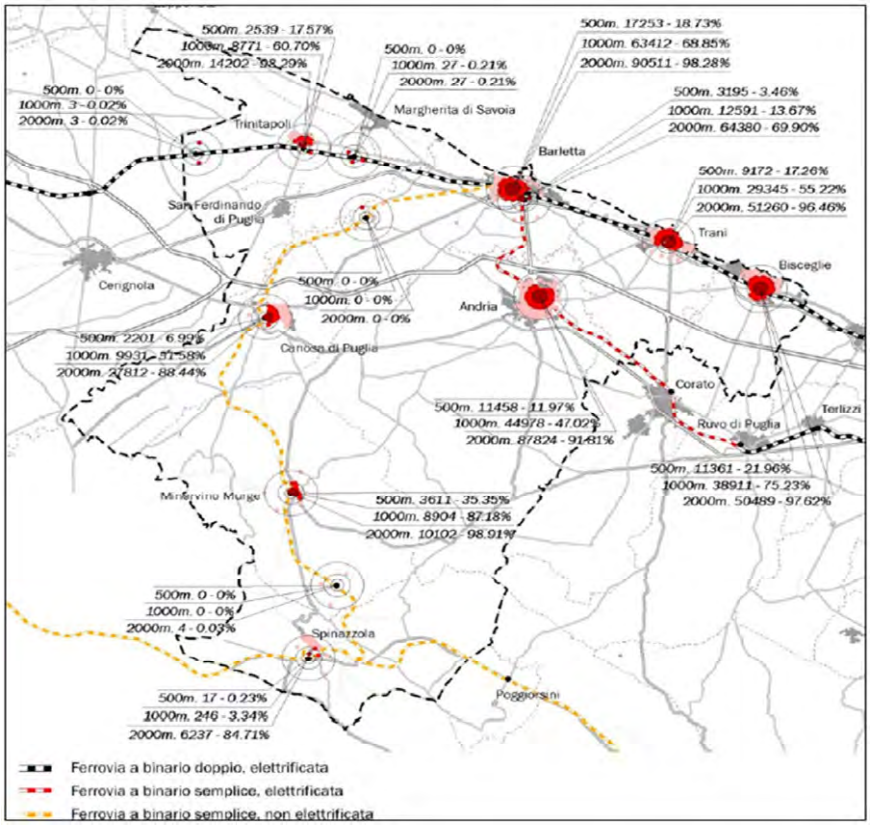
I due grafici evidenziano come il quadrante Nord Ovest della Area Metropolitana di Bari, sia in termini di destinazione sia di uscita, rappresenti una parte significativa degli spostamenti da e verso la città.

La polarizzazione degli spostamenti su Bari trova riscontro nell'offerta di servizi ferroviari e automobilistici nel territorio provinciale.

Sulla direttrice Barletta via Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato e Andria viene in definitiva fornito un servizio complementare ai servizi Trenitalia sulla linea adriatica coprendo di fatto la esigenza di mobilità di importanti centri urbani.

Il grafico successivo evidenzia come le due Città di Andria e Barletta ,capoluoghi della Provincia BAT, presentino importanti caratteristiche in termini di accessibilità e fruibilità alla rete ferroviaria che nel caso ,della Città di Andria, risulteranno ancora più importanti atteso che i lavori di interramento dell'asse ferroviario nell'abitato, attualmente in corso, prevedono la realizzazione di tre fermate ferroviarie nel cuore della città in luogo della attuale unica stazione di Andria Centrale.

Popolazione a 500/1000/2000 metri dalle stazioni e % sul totale della popolazione.



5.2 CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

Le caratteristiche principali dell'infrastruttura il cui GI è Ferrotramviaria – Divisione infrastruttura sono state già riportate nel paragrafo 2.1 del presente documento. Di seguito un approfondimento necessario.

LINEA BARI-BARLETTA
(VIA PALESE/SANTO SPIRITO)

La tratta ferroviaria storica che si estende tra i comuni di Bari e di Barletta, collega le principali città dell'hinterland a nord-ovest di Bari e serve un territorio di 1.400 km2, con in bacino di utenza di 700.000 abitanti.

L'attuale tracciato, inaugurato nel 1965, ha una lunghezza di 70 km ed è completamente elettrificato ed a scartamento ordinario.
Un programma di graduale ammodernamento è stato avviato agli inizi degli anni '90. Attualmente la linea risulta a doppio binario fino alla stazione di Andria Sud, tranne il tratto Bari C.le - Fesca S. Girolamo. Inoltre, nell'ambito del progetto di interoperabilità con Rete Ferroviaria Italiana (RFI), dal 2018 l'intera tratta Bari-Ruvo è stata attrezzata con il sistema SCMT, ed è in fase di attrezzaggio la tratta tra Ruvo e Andria.
Sono in corso i lavori di costruzione del tronchino di connessione con RFI per l'utilizzo del Piazzale V ovest (cd. Marittima) della stazione di Bari Centrale.

LINEA METROPOLITANA
(BARI SAN PAOLO)

Il 22 dicembre 2008 la Ferrotramviaria SpA ha inaugurato la **Linea Metropolitana FM1**. Questo nuovo servizio è fornito utilizzando in parte la linea storica delle Ferrovie Nord barese (tratta Bari Centrale-Fesca S. Girolamo) ed in parte una nuova infrastruttura che si sviluppa in viadotto di circa 1,9 Km ed in galleria per circa 2,7 Km ed include 5 fermate operative denominate: "Tesoro", "Cittadella", "San Gabriele", "Ospedale", "Cecilia".
Sono in corso le attività per il prolungamento di ulteriori 0,8 Km in galleria, che attesterà la linea ferroviaria in una nuova stazione, denominata "Delle Regioni".

LINEA BARI-BARLETTA
(VIA AEROPORTO)

Dal 2013 è in esercizio la diramazione ferroviaria per l'Aeroporto Internazionale "Karol Wojtyla" di Bari. La diramazione, parte in trincea e parte in galleria a doppio binario elettrificato si sviluppa per 7 km, partendo dalla Stazione di Fesca S. Girolamo e ricollegandosi alla linea storica (via Bitonto S. Spirito) nel bivio di linea denominato Bivio S. Spirito.

Dall'anno 2013, pertanto, l'Aerostazione "Karol Wojtyla" è comodamente accessibile in treno da Bari e da tutte le città servite dalla Ferrotramviaria.

Quando verranno completate le opere di interoperabilità nelle stazioni ferroviarie RFI di Bari Centrale e Barletta Centrale, grazie al "Grande Progetto" finanziato dalla Comunità Europea, l'aerostazione diverrà accessibile da tutte le città della Puglia e dalle regioni limitrofe, permettendo lo sviluppo dell'aeroporto internazionale "Karol Wojtyla" di Bari come hub aeronautico di riferimento di tutto il sud dell'Italia.

5.3 CARATTERISTICHE DEL MATERIALE ROTABILE

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

L'età media, pari a 11 anni nel 2020, nei cinque anni del primo periodo regolatorio passa a 9,9 anni mentre, a fine piano finanziario, sarà di circa 16 anni. Oltre alle nuove dotazioni ed al miglioramento del confort di viaggio, va evidenziato che i nuovi treni consentiranno di proporre il 100% dei treni accessibile alle persone con mobilità ridotta e il 100% dell'accessibilità con la propria bici a bordo oltre che un adeguamento alla STI LOC&PAS.

MATERIALE ROTABILE IN SERVIZIO COMMERCIALE		ANZIANITÀ PARCO ROTABILI											
ID BENE	RIFERIMENTO	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
342TR1	ELETTROTRENO STADLER ETR342	12,73	13,73	14,73	15,73	16,73	17,73	18,73	19,73	20,73	21,73	22,73	23,73
342TR2	ELETTROTRENO STADLER ETR342	12,73	13,73	14,73	15,73	16,73	17,73	18,73	19,73	20,73	21,73	22,73	23,73
452TR3	ELETTROTRENO CAF ETR452	7,76	8,76	9,76	10,76	11,76	12,76	13,76	14,76	15,76	16,76	17,76	18,76
452TR4	ELETTROTRENO CAF ETR452	7,76	8,76	9,76	10,76	11,76	12,76	13,76	14,76	15,76	16,76	17,76	18,76
452TR5	ELETTROTRENO CAF ETR452	6,86	7,86	8,86	9,86	10,86	11,86	12,86	13,86	14,86	15,86	16,86	17,86
452TR6	ELETTROTRENO CAF ETR452	6,82	7,82	8,82	9,82	10,82	11,82	12,82	13,82	14,82	15,82	16,82	17,82
452TR7	ELETTROTRENO CAF ETR452	6,75	7,75	8,75	9,75	10,75	11,75	12,75	13,75	14,75	15,75	16,75	17,75
ELT201	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	17,65	18,65	19,65	20,65	21,65	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso
ELT202	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	17,55	18,55	19,55	20,55	21,55	22,55	23,55	24,55	25,55	26,55	27,55	28,55
ELT203	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	17,24	18,24	19,24	20,24	21,24	22,24	23,24	24,24	25,24	26,24	27,24	28,24
ELT204	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	17,42	18,42	19,42	20,42	21,42	22,42	23,42	24,42	25,42	26,42	27,42	28,42
ELT205	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	16,98	17,98	18,98	19,98	20,98	21,98	22,98	23,98	24,98	25,98	26,98	27,98
ELT206	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	16,82	17,82	18,82	19,82	20,82	21,82	22,82	23,82	24,82	25,82	26,82	27,82
ELT207	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	13,12	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso
ELT208	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	13,12	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso
ELT209	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	12,96	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso
ELT211	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	12,72	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso
ELT212	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	12,47	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso	dismesso
Media	***parziale anzianità flotta in esercizio***	***12,7***	***13,7***	***14,7***	***15,7***	***16,7***	***17,3***	***18,3***	***19,3***	***20,3***	***21,3***	***22,3***	***23,3***
NUOVO MATERIALE ROTABILE													
ETR X1	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X2	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X3	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X4	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X5	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X6	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X7	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X8	ELETTROTRENO COFINANZIATO	-	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ETR X9	ELETTROTRENO COFINANZIATO	-	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ETR X10	ELETTROTRENO COFINANZIATO	-	-	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8
ETR X11	ELETTROTRENO COFINANZIATO	-	-	-	-	0	1	2	3	4	5	6	7
Media	**ANZIANITA' FLOTTA**	**12,7**	**8,9**	**9,0**	**9,6**	**10,1**	**10,6**	**11,6**	**12,6**	**13,6**	**14,6**	**15,6**	**16,6**

CARATTERISTICHE DEI NUOVI ROTABILI DA IMMETTERE IN SERVIZIO NEL CORSO DEL PEF

Unità di Trazione bidirezionali (indicate per brevità nel seguito **UdT**) a composizione bloccata monopiano con alimentazione elettrica a 3.000 V c.c., ciascuna costituita da quattro casse intercomunicanti (tipologia M+R+R+M) da adibire al servizio di trasporto pubblico passeggeri sulle linee esercite da Ferrotramviaria S.p.A. e sulla R.F.I.. Pertanto, all'atto della consegna, ogni rotabile, dovrà aver conseguito l'A.M.I.S. (Autorizzazione all'immissione in Servizio) da parte dell'ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali) per la circolazione su R.F.I.(Rete Ferroviaria Italiana) e per le reti della FNB (Ferrovie del Nord Barese).

NORMATIVA TECNICA DI RIFERIMENTO

Le **UdT** dovranno essere conformi alle norme in vigore; pertanto la struttura dei rotabili, gli impianti, le apparecchiature, i sottosistemi, e tutti i componenti in genere dovranno essere pienamente rispondenti alle STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità*)*, nonché alle direttive comunitarie, alle disposizioni normative, ai decreti, ai regolamenti vigenti in Italia e in Europa.

A titolo indicativo e non esaustivo si elencano i riferimenti normativi cogenti:

- norme STI (LOC&PAS, CCS, PRM, SRT, NOI, TAP, OPE, INF, ENE, ecc.);
- le prescrizioni emanate dai competenti organi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- per quanto riguarda la protezione al fuoco e le funzionalità antincendio (elenco non esaustivo):
- normative Europee (EN 45545, UNI 11565, ecc.) nella loro ultima versione;
- normativa Italiana (DM 28/10/200cinque "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" e s.m.i.,ecc.);

- Decreto ANSF n.04/2012 del 09 Agosto 2012 - Emanazione delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", del "Regolamento per la circolazione ferroviaria" e delle "Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria";
- Linee Guida ANSF inerenti la documentazione relativa alla manutenzione dei veicoli – Revisione A del 23 giugno 2015;
- Decreto ANSF n.0.1/2016 del 13 dicembre 2016 - "Riordino normativa, standard tecnico, sottosistemi materiale rotabile e controllo-comando e segnalamento di bordo. Norme tecniche nazionali in materia di sottosistemi costituenti i veicoli ferroviari relative alla autorizzazione di messa in servizio dei veicoli";
- Regolamento (UE) 2016/919 STI-CCS;
- List of CCS Class B systems", cod. ERA/TD/2011-11, version 3.0;
- Linee Guida ANSF n.01/2017 del 20 Giugno 2017 — "Linee guida per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli e sottosistemi strutturali e dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche, prodotti generici e componenti";
- D.M. n° 408 del 10.08.2017;
- provvedimenti ANSF, RFI, ecc.;
- norme UNI/CEI ed ISODEC/CEN/CENELEC;
- norme UTC, norme ERRI e norme della "buona tecnica";
- standard nazionali ed internazionali di settore.

Gli standard europei, presi a riferimento per la progettazione e la costruzione dei rotabili, verranno considerati accettabili solo se equivalenti o maggiormente restrittivi, a vantaggio della sicurezza, rispetto alle norme italiane.
Inoltre, ove qualche indicazione contenuta nel presente capitolato risultasse incompatibile con norme o prescrizioni dell'ANSFISA, queste ultime dovranno essere prevalenti nell'ottica di omologazione dei veicoli; parimenti, ove nel presente Capitolato fossero citate norme, nel mentre superate da altre più aggiornate, si farà riferimento a queste ultime.

CARATTERISTICHE DELLE UNITA' DI TRAZIONE

Caratteristiche generali

Ogni **UdT** dovrà essere composta da n. 4 casse, nella configurazione bloccata M+R+R+M (motrice+rimorchiata+rimorchiata+motrice).
l Convogli, appartenenti alla categoria EMU (Electric Multiple Unit), saranno destinati al servizio di trasporto ferroviario regionale passeggeri e dovranno:

1. essere in possesso dell'Autorizzazione di Messa in Servizio (AMIS) per la circolazione sulle reti RFI e reti gestite da FERROTRAMVIARIA S.p.A.;

2. ottenere la circolabilità, senza limitazione alcuna, sulle reti RFI e reti gestite da FERROTRAMVIARIA;
3. essere compatibili con le condizioni climatiche che caratterizzano l'Italia ("Classe di altitudine" e "Classe di temperatura").
4. essere bidirezionali, con cabine di guida poste all'estremità;
5. poter circolare su curve con raggio di curvatura minimo in linea di 150 m ed in deposito di 100 m (senza dover ricorrere ad alcun tipo di intervento: sugli ammortizzatori anti-serpeggio, su eventuali ammortizzatori cassa-cassa, ecc.);
6. possedere una sagoma limite secondo fiche UIC 505-1, in tutte le condizioni di esercizio;
7. possedere un carico assiale massimo (nella condizione di carico più gravosa, ossia convoglio con tutti i posti a sedere occupati e passeggeri in piedi calcolati con 4 pass./mq) non superiore a 18 tonnellate;
8. avere una lunghezza massima in composizione singola (inclusi gli accoppiatori di estremità) non superiore a 80 m;
9. poter circolare in multiplo, per composizioni di due convogli, alla massima velocità.
10. essere dotati di accoppiatore automatico con testa per garantire l'accoppiabilità con locomotive tramite maschera di soccorso;
11. avere pavimento di accesso, in corrispondenza delle aree di accesso, a quota compresa tra 560 e 650 mm dal piano del ferro (con ruote nuove);
12. offrire un numero di posti a sedere non inferiore a 200, con disposizione "vis a vis" su 4 file (configurazione 2+2) e modulo non inferiore a 1.700 mm, E' tuttavia possibile prevedere dei sedili "a correre" (con modulo non inferiore a 800 mm) e dei sedili a parete (dotati di schienale) con seduta ribaltabile per gli spazi rimanenti a seguito della disposizione dei "vis a vis";
13. un numero di sedili a parete (dotati di schienale) con seduta ribaltabile non superiore al 10%;
14. essere dotati di due gruppi di produzione e trattamento aria per il circuito pneumatico;
15. essere dotati di impianto conta-persone su ogni porta di accesso, con precisione nella rilevazione dei dati di frequentazione non inferiore al 90%. I dati di frequentazione dovranno essere trasferiti, direttamente o indirettamente, sui sistemi informatici della Ferrotramviaria S.p.A.;
16. essere dotati di contatori per la misurazione dell'energia elettrica assorbita, in accordo alla EN-50463 (e s.m.i.). I dati registrati verranno raccolti dal sistema di diagnostica e trasferiti a terra;
17. essere dotati di un sistema di allarme passeggeri e di un dispositivo di chiamata d'emergenza tra comparto passeggeri e cabina di guida, in accordo a quanto previsto dalla norma EN-16334 (e s.m.i.). La comunicazione citofonica dovrà essere di tipo Full Duplex;
18. essere dotati di fanali di segnalazione frontale, per entrambe le cabine, con tecnologia LED;
19. essere dotati di funzionalità parking:

- "normale" che garantisca, a banco disabilitato (per esempio al cambio banco in stazione), l'alimentazione di tutti i servizi ausiliari del convoglio;
- "a basso consumo" (smart parking), che preveda lo spegnimento degli impianti di climatizzazione e di alcune ventilazioni, garantendo la sola alimentazione dei carichi minimi;

20. essere dotati di dispositivo GPS per la localizzazione del convoglio;
21. essere muniti degli attrezzi di corredo e delle dotazioni di bordo previsti dalla disciplina applicabile;
22. dovranno prevedere il trasporto di almeno tre biciclette, con la dotazione di prese elettriche per la ricarica delle bici elettriche.
23. prevedere una *pellicolatura* esterna anti-graffiti resistente UV, con livrea il cui schema di coloritura sarà definito dalla Committente entro 60 giorni dalla sottoscrizione del Contratto Applicativo.

La *pellicolatura* dovrà interessare;

- le fiancate laterali, le superfici frontali e le pannellature dell'imperiale;
- i finestrini e i display esterni (pellicola trasparente),

La capacità di trasporto non dovrà essere inferiore a n° 200 passeggeri seduti e a n° 350 passeggeri totali per **UdT**.
Unicamente ai fini del calcolo della capacità dei veicoli relativamente al numero di posti in piedi, dovrà essere conteggiata la superficie di pavimento effettivamente calpestabile con l'adozione di una densità pari a 4 persone a metro quadrato, in classe unica, inclusi i sedili ribaltabili, che non dovranno superare il 10% del totale.
Sistema tecnologico di bordo (STB)
L'infrastruttura su cui i convogli dovranno circolare, del Gestore dell'Infrastruttura Ferrotramviaria, è attualmente attrezzata con il sistema di protezione della marcia del treno SCMT.
Tale sistema, riconosciuto come sistema di classe B dall'ERA (European Railway Agency) [rif. "List of CCS Class B systems", cod. ERA/TD/2011-11, version 3.0], è ammesso, come gli altri sistemi nazionali di classe B, in base alla STI CCS attualmente in vigore [RIF. Regolamento (UE) 2016/919].
Il sottosistema CCS di terra SCMT è stato sviluppato sulla base delle Specifiche dei Requisiti di Sistema SCMT definite dal Gestore dell'Infrastruttura Nazionale.
I convogli potranno essere predisposti per sistemi ERTMS-ETCS L1 e L2, con modulo STM-SCMT per la circolazione in Italia e dovranno garantire le opportune interfacce tra il STB ed il sottosistema di terra così come definite dalla STI CCS 2016/919.

5.4 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

Il servizio di trasporto offerto dalla Ferrotramviaria è rappresentato dal modello di servizio già esposto al paragrafo 5.2 e che qui si riporta nuovamente in figura per semplicità di lettura.

Le linee FR1 e FR2, rispettivamente rappresentate in colore blu e grigio, hanno carattere regionale servendo un'area vasta superiore a quella della sola area metropolitana di Bari. Al contrario, le linee FM1 e FM2, rispettivamente rappresentate in colore rosso e giallo, hanno una vocazione metropolitana essendo strutturate per servire l'area metropolitana di Bari e le sue più prossime estensioni fino al comune di Bitonto. Le località di Bari e Barletta rappresentano i nodi di scambio con le altre ferrovie regionali e nazionali. In particolare, la stazione di Bari C.le consente uno scambio con le linee: delle FSE (Comuni del Sud Est della Puglia); FAL (Comuni del Nord Ovest della Puglia e Basilicata); Ferrovie dello Stato Italiane (Intero territorio regionale e nazionale). La stazione di Barletta, invece, consente lo scambio con le linee delle Ferrovie dello Stato Italiane. Nell'arco di durata del nuovo Contratto di Servizio gran parte degli aumenti di capacità offerta verranno utilizzati per facilitare un programma di sviluppo comune agli altri operatori di trasporto presenti nelle località sopracitate consentendo, tra l'altro, una migliore accessibilità ferroviaria dell'Aeroporto di Bari dai diversi comuni della Puglia.

Il servizio, attualmente offerto, copre un arco temporale che parte alle 4:45 di mattina e termina alla mezzanotte dello stesso giorno. Ricordano che, ad oggi, le tratte ferroviarie Corato – Andria – Barletta sono interrotte all'esercizio per lavori di ristrutturazione, nelle giornate feriali la Ferrotramviaria opera 141 treni/giorno (per entrambe le direzioni). Durante i giorni festivi sono attivi i soli servizi a carattere metropolitano (FM1 e FM2), con una produzione di circa 44 coppie di treni al giorno equamente ripartiti tra le due linee metropolitane attive. Il servizio così descritto consente una frequenza di servizi in ogni località sia verso Nord che verso Sud inferiore all'ora ed in alcuni casi, durante le ore di punta, vicino ai trenta minuti.

In tale contesto nel Piano Economico-Finanziario si prevede un incremento dei servizi che, dagli attuali 1.9 milioni di Treni*km, possa aumentare gradualmente, in occasione dei diversi completamenti dei lavori infrastrutturali previsti, fino a regime ai 2.05 milioni di Treni*km ulteriormente incrementati da 0.13 milioni di treni*km aggiuntivi.

Lo scenario della produzione previsto a fine Piano è rappresentato nella seguente tabella.

ORARIO DI SERVIZIO DA ORE 4:30 A ORE 24:00 -
Orario estivo, ridotto, dal 18 Giugno al 30 Settembre

TABELLA A) SERVIZI SUSSUDIATI

Relazione	Lunghezza	Feriale Invernale (lun_ven)		Sabato Invernale		Feriale Estivo (lun_ven)		Sabato Estivo		Domenica		Festivo		treni*km/ anno
		Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	
Bari-San Paolo delle Regioni	10,5	26	199	22	38	22	54	22	11	22	52	22	1	180.726
Bari - Barletta (via Aeroporto)	68,8	28	199	15	38	15	54	15	11	15	52	15	11	1.109.331
Bari - Barletta (via Palese)	69,9	10	199	10	38	10	54	10	11	10	52	10	11	510.350
Bari - Bitonto (via Aeroporto)	18,2	23	199	23	38	0	54	10	0	23	52	23	11	251.160
TOTALE		**87**		**70**		**47**		**57**		**70**		**70**		**2.051.568**

TABELLA B) SERVIZI AGGIUNTIVI

Relazione	Lunghezza	Feriale Invernale (lun_ven)		Sabato Invernale		Feriale Estivo (lun_ven)		Sabato Estivo		Domenica		Festivo		treni*km/ anno
		Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	
Andria Nord _Barletta C.le	14	16	199	15	38	15	54	15	11	0	52	0	11	132.412
TOTALE		**16**		**15**		**15**		**15**		**0**		**0**		**132.412**

5.5 SITUAZIONE PANDEMIA DA COVID-19 ED EFFETTI PREVISTI

D'intesa tra gli Uffici della Regione Puglia e la Ferrotramviaria S.p.A. e di fronte all'incertezza sulle effettive conseguenze dell'emergenza covid-19 e sul loro perdurare, gli effetti della pandemia sono stati incorporati in PEF e PRO come riduzioni delle entrate da biglietti, conseguenza della riduzione degli spostamenti in parte già sperimentata e in parte attesa. Ferrotramviaria sta inoltre facendo fronte ad incrementi dei costi operativi dovuti alle conseguenze dell'emergenza del covid-19, non ancora quantificabili e, al momento, non inclusi nel PEF.

In particolare, le conseguenze della pandemia sono state così rappresentate nel corso degli anni:

- anno 2020 e 2021: riduzione del 60% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso; gli anni 2020 e 2021 non sono parte della durata del contratto ma l'evoluzione della situazione condiziona le cifre che possono essere inserite nel PEF e nel PRO;
- anno 2022: riduzione del 60% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso;
- anno 2023: riduzione del 40% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso.

La situazione ipotizzata considera il mantenimento dei servizi ferroviari programmati e:

- la riduzione del numero dei viaggiatori per effetto dei provvedimenti che limitano o hanno limitato la mobilità delle persone;
- la riduzione del numero dei viaggiatori per effetto del lavoro da remoto (c.d. smart working) e della didattica a distanza in scuole superiori ed istituti universitari e a causa dei posti di lavoro persi per gli effetti economici della crisi sanitaria;
- la riduzione della capienza dei treni, e di conseguenza dei viaggiatori ammissibili sui servizi ferroviari, imposta dai provvedimenti per il distanziamento delle persone volti a limitare la diffusione del covid-19.

6. INVESTIMENTI IN MATERIALE ROTABILE E INFRASTRUTTURE

Il Contratto di Servizio con Ferrotramviaria SPA prevede importanti investimenti, non solo per il rinnovo del materiale rotabile, che consentiranno di offrire un servizio di trasporto tutto erogato da nuovi treni e con grande innovazione dal punto di vista tecnologico.
Il Piano degli investimenti a carico dell'IF, comprensivi del contributo della Regione Puglia, consente il rinnovo pressoché totale della flotta.
Nello specifico si prevede di investire circa 17,024 milioni – nel solo primo quinquennio - sulla base del dettaglio riportato nella seguente tabella:

Anno	Oggetto dell'Investimento	Importo
2022	Revamping Officina Di Bitonto, Scuola di formazione, Impianti fissi per rilevazione temperatura corporea, Separatori di flussi per distanziamento sociale	1.300.000
2022	Acquisto Locomotiva di Manovra	1.800.000
2023	Information Technology	2.500.000
2024	Acquisto di due elettrotreni in cofinanziamento Ferrotramviaria 40%/Regione Puglia 60%	5.712.000
2025	Acquisto di un elettrotreno in cofinanziamento Ferrotramviaria 40%/Regione Puglia 60%	2.856.000
2026	Acquisto di un elettrotreno in cofinanziamento Ferrotramviaria 40%/Regione Puglia 60%	2.856.000
	Totale	**17.024.000**

L'immissione di nuovo materiale porterà un significativo miglioramento economico e il mantenimento/miglioramento del livello qualitativo raggiunto. In particolare, dal punto di vista qualitativo, i più significativi miglioramenti attesi sono:

a) Adeguamento dei nuovi rotabili alla normativa europea (STI LOC&PAS)
b) maggiore comfort legato ai nuovi sistemi di climatizzazione;
c) 100% dei treni accessibili alle persone a ridotta mobilità;
d) 100% dei treni idonei al trasporto delle bici al seguito;
e) incremento della sicurezza a bordo, attraverso una maggiore diffusione delle telecamere di videosorveglianza interna live;
f) dotazione di prese elettriche, anche USB e predisposizione al *wi-fi*;
g) dotazione di video in ogni carrozza, per informazioni e comunicazioni alla clientela.

Inoltre, i nuovi treni saranno dotati di tecnologia *peoplecounter* che consentirà una più puntuale identificazione dei flussi e conseguentemente di effettuare una migliore pianificazione del servizio.
L'arrivo dei nuovi treni permetterà, quindi, di consolidare e confermare gli standard di qualità sui principali indicatori di performance, quali puntualità, regolarità, composizione.
Dal punto di vista economico, il maggior comfort di viaggio consente di stimare un incremento dei viaggiatori, per cui nel PEF è stata prevista una tendenza di crescita dei viaggiatori*km con un impatto positivo sui ricavi da mercato.

Dal punto di vista dei costi, l'entrata in esercizio dei nuovi treni consente di stimare per i processi di Manutenzione: una riduzione degli interventi effettuati internamente nel primo periodo contrattuale grazie alla garanzia sul nuovo materiale rotabile.

7. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO E IL MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI INDIVIDUATI

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

Per gli indicatori del PRO, così come per le Condizioni Minime di Qualità di cui alla Delibera ART 16/2018, si realizza un sistema di monitoraggio che a cadenze prestabilite consenta l'esame delle performance e l'individuazione di eventuali opportune azioni correttive, nonché, laddove possibile, di azioni preventive.

8. RESPONSABILIZZAZIONE DELL'IMPRESA FERROVIARIA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

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

Inoltre, il Contratto di servizio (Allegato CMQ) contiene a fronte delle violazioni degli obblighi afferenti alle condizioni minime di qualità ivi individuati, nonché in caso di mancato rispetto del cronoprogramma degli investimenti, specifiche penali e forme di mitigazione. Quanto sopra in perfetta coerenza con le previsioni di cui alla delibera ART 120/2018.

9 MOTIVAZIONE DELLA DURATA PRESCELTA PER IL CONTRATTO DI SERVIZIO PER EFFETTO DEGLI INVESTIMENTI PREVISTI

9.1 RIFERIMENTO NORMATIVO

Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 art. 4.4 specifica quanto segue:

"Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultra periferiche può essere prorogata al massimo del 50 %.

Se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, un contratto di servizio pubblico può essere concluso per una durata superiore. Per garantire la trasparenza in questo caso, l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula del contratto, il contratto di servizio pubblico e gli elementi che ne giustificano la durata superiore."

9.2 DURATA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO ED INVESTIMENTI PREVISTI

Le previsioni di investimento relative al materiale rotabile sono state determinate in ragione della necessità di completare il rinnovo del parco già in atto, addivenendo ad una sua completa omogeneità in modo da assicurare regolarità ed affidabilità dell'esercizio programmato, in coerenza con le necessità della manutenzione ciclica.
La temporizzazione degli investimenti, e la loro ripartizione tra Regione Puglia ed impresa ferroviaria, sono state calibrate in relazione alle necessità di equilibrio economico-finanziario dell'affidamento. Da questo punto di vista, la significatività degli investimenti previsti in rapporto alla fornitura dei servizi è attestata dal risultato cumulato del PEF, il quale risulta leggermente positivo per la durata prevista di affidamento (10+2 anni), e viceversa negativo per una durata limitata a 10 anni.

Allegato: dichiarazione, dell'IF, circa la pertinenza dei costi esposti rispetto al Contratto di Servizio di che trattasi;

ALLEGATO B

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti Previsti per l'affidamento diretto, ai sensi dell'articolo 5 par. 6 del Regolamento (CE) 1370/2007 e ss. mm. e ii., dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrotramviaria s.p.a..

Informazioni di sintesi

Oggetto dell'affidamento	Servizio di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia di interesse regionale e locale su rete ferroviaria di competenza della Regione Puglia, nonché di servizi connessi.
Ente affidante	Regione Puglia
Tipo di affidamento	Contratto di Servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto (art. 5, par. 6 Reg. (CE) n. 1370/207 e ss. mm. e ii.)
Durata del contratto	Dodici anni: dal 01/01/2022 al 31.12.2033
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	Nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Città Metropolitana di Bari e Provincia di Barletta – Andria - Trani

Soggetto responsabile della compilazione

Nominativo	ing. Carmela Iadaresta
Ente di riferimento	Regione Puglia
Area/servizio	Dipartimento Mobilità - Sezione trasporto pubblico locale e intermodalità
Telefono	080.5405627
Email	servizio.gestionetpl@pec.rupar.puglia.it
Data di redazione	novembre 2021

Premesse

La presente relazione ha la finalità di condensare gli adempimenti in capo all'Ente Affidante in ordine alle esigenze di garantire pubblicità e trasparenza sul processo di affidamento del servizio di trasporto pubblico per ferrovia, secondo quanto previsto dall'articolo 34 co. 20 del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in L. 17 dicembre 2012, n. 221.

Limitatamente al perimetro del servizio pubblico di trasporto passeggeri per ferrovia di cui in argomento la presente soddisfa anche l'esigenza di rendere pubblica, una volta l'anno, una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, così come previsto dall'art. 7, par. 1 del Regolamento n. 1370/2007 e ss. mm. e ii.

Inoltre, nel seguito, sono anche presentati i contenuti e le modalità di accoglimento/superamento delle osservazioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti sul PRO e sul PEF, ai sensi della Misura 2.7 della Delibera ART n. 120/2018.

Norme di riferimento

a) Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338 il quale:

   - Prevede all'art. 5, par. 5 la facoltà di **aggiudicare direttamente** i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale ;

   - Prevede all'art. 4, par. 4, la possibilità di **proroga** fino al 50% della durata dei contratti di servizio in relazione alla significatività dei beni forniti dall'operatore del servizio pubblico;

   - prevede all'art. 7, par. 2 e 3, la **pubblicazione** sulla GUUE, in caso di aggiudicazione diretta, da parte delle Autorità competenti almeno un anno prima, delle seguenti informazioni minime: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione prevista; c) servizi eterritori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione;

   - definisce **obbligo di servizio pubblico** "*l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale 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*";

   - definisce **diritto di esclusiva** "*il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto di passeggeri su una linea o rete on in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico*";

   - definisce **compensazione di servizio pubblico** "*qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo*".

   - Prevede all'art. 6, par. 1 che tutte le **compensazioni** di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico non aggiudicato a norma dell'art. 5, paragrafi 1, 3 o 3*ter* o connesse a una norma generale devono essere conformi all'art. 4 ed inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato;

b) 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;

c) Decreto Legislativo n. 17 aprile 2014 n. 70 “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;

d) Legge 24 dicembre 2007 n. 244, art. 2, c. 461 che fissa le disposizioni che l’Autorità competente è tenuta ad applicare in sede di stipula dei contratti di servizio per tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti;

e) Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013 n. 94/CU recante le linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contatti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi ai sensi del sopra richiamato articolo della L. 244/2007;

f) Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, “Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59” e ss. mm. e ii, che:

- all’art. 8 prevede il trasferimento alle Regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione delle le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.;
- all’articolo 17 che gli Enti competenti definiscano obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;

- all’articolo 18, come modificato dall'art 7 comma 3 della L. 33/2009, che, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è regolato da contratti di servizio con durata minima non inferiore a sei anni di rinnovabile di altri sei;

g) decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 217 e successive modificazioni, articolo 37 del che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

h) decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17dicembre 2012, n. 221, artt. 34 e 34-octies;

i) decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96 – art. 27;

j) Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (e ss. mm. e ii.) il quale prevede, tra l’altro,:

- all’art. 18, co. 1, lett. a) che le disposizioni del Codice non si applicano “*[…] alle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 […]”;*

- all’art. 17, co. 1, lett. i) che le disposizioni del codice non si applicano agli appalti ed alle concessioni di servizi “*concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana*”;

- all’art. 4, che l’affidamento dei contratti pubblici “esclusi del tutto o in parte dall’ambito di applicazione oggettiva del presente codice, avviene nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza e proporzionalità, pubblicità, tutela dell’ambiente ed efficienza energetica;

k) Atti regolatori dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART):

- il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (allegato alla delibera del Consiglio dell’Autorità per la regolazione dei Trasporti n.52 del 4 luglio 2014);

- Delibera n. 49 del 17 giugno 2015, recante "*Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici*";

- Delibera n. 48 del 30 marzo 2017 Atto di regolazione recante la "*Definizione delle metodologia e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*";

- Delibera n. 16 del 8 febbraio 2018 Atto di regolazione recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico*";

- Delibera n. 106 del 25 ottemperanza 2018 Atto di regolazione recante "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*";

- Delibera n. 120 del 29 novembre 2018 Atto di regolazione recante "*Misure e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni di servizio di trasporto ferroviario regionale*".

l) Legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale" e ss. mm. e ii.;

m) Legge regionale 20 agosto 2012, n. 24 "Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali e ss. mm. e ii.";

Oggetto dell'affidamento

L'affidamento in argomento, occorso con Deliberazione della Giunta regionale n. 1480/2017, concerne i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia di competenza dell'ATO Regione Puglia, erogati sulla porzione di rete ferroviaria regionale dell'area retro costiera del nord-barese (con eventuali estensioni alla rete ferroviaria regionale interoperabile) così come definiti nel Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598/2016 (pubblicata su B.U.R.P. 55/2016).

Il modello pugliese di governance del sistema del trasporto pubblico

La Regione Puglia, in forze del trasferimento di competenze concretizzato con l'art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997, a mente dell'art. 3 della L.R. n. 18/2002 è competente per le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto locale, con qualsiasi modalità eserciti, non attribuiti agli Enti locali.

A fronte della disciplina contenuta nell'art. 3-*bis* del decreto-legge n. 138/2011 convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, anche la Regione Puglia ha organizzato, attraverso la L.R. n. 24/2012, l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Ambiti Territoriali Ottimali di estensione almeno provinciale.

Tale impostazione risulta, inoltre, coerente con la disciplina indicata nell'art. 48 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, ove è ribadito l'obbligo per le Regioni di determinare i bacini di mobilità del trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo.

La predetta L.R. n. 24/2012 regolamenta ed organizza, anche in conformità alla disciplina nazionale citata innanzi, lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica tra cui i servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevedendo che i medesimi siano organizzati ed erogati all'interno di Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e, inoltre, che la programmazione e l'organizzazione dei servizi sia riservata all'Organo di Governo d'Ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione.

All'art. 23, c. 1, lett. b) la medesima legge istituisce, un Ambito Territoriale Ottimale di estensione regionale che, tra l'altro, comprende anche i servizi ferroviari. Tale istituzione è resa definitiva, secondo quanto previsto dal c. 1 del citato art. 13 della legge, a fronte dell'approvazione del Piano Triennale dei Servizi di

TPRL intervenuta con DGR n. 598/2016 di approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti e il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale, ai sensi di quanto previsto dall'art. 2 della L.R. n. 16/2008.
Per ciò che attiene i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale, la L.R. n. 24/2012, all'art. 19, c. 1 identifica nell'Ente Regione Puglia l'Organo di Governo del relativo Ambito;

Con il D.Lgs. n. 422/1997, il legislatore, oltre a delegare alle regioni i compiti di programmazione ed amministrazione dei servizi di trasporto pubblico regionale locale, ha disposto, ope legis il subentro di queste ultime alle concessioni dello Stato, quali nuovi concedenti sia dei servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato spa (art. 9), che delle ferrovie in concessione ad aziende private e/o in gestione commissariale (art. 8), sulla base di specifici Accordi di programma da sottoscriversi.
La società Ferrotramviaria S.p.A., era titolare sin dal 17 dicembre 1925 di una concessione settantennale la n. 2538, per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Bari-Andria-Barletta con scadenza al 16.12.1995.
In data 20.06.1995 con decreto n. 36/C/9, il MIT ha prorogato questa concessione, sino a non oltre 5 anni dal termine di ultimazione dei lavori di cui all'art. 2, comma 3, della Legge 22.12.1986, n. 910.

L'attuazione della delega alla Regione di cui all'art. 8 del D.lgs. 422/97 ha avuto inizio con l'emanazione del DPCM del 16 novembre 2000 che ha individuato e trasferito alle regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti ad esse conferiti con decorrenza a partire dal 1 gennaio 2001.
Da quella data in poi sono stati sottoscritti con FNB contratti che, in forza dell'articolo 34, comma 3, delle legge regione n. 18/2002, successivamente integrata dalla legge regionale n. 17/2005, la giunta regionale ha rinnovato sino al 2009.

Allo stato risultano vigenti i contratti di servizio sottoscritti in data 14 dicembre 2009 tra la Regione Puglia e Ferrotramviaria S.p.A. rep. 10999, avente durata di sei anni, dal 01.01.2010 al 31.12.2015, successivamente integrato in data 23 maggio 2013 rep. 015049 e in data 3 luglio 2017 rep. 019362,per effetto della DGR n. 1540 del 02.08.2013 con la quale è stato disposto, nel caso specifico di Ferrotramviaria s.p.a., di non avvalersi della facoltà di recedere al contratto in essere, prorogando la scadenza dello stesso contratto di ulteriori sei anni (31.12.2021).

L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia a Ferrotramviaria s.p.a.
L'affidamento in argomento discende dalla positiva valutazione, da parte della Giunta regionale, della nota prot. 10166/17/P del 08.09.2017 con la quale Ferrotramviaria s.p.a. ha presentato una proposta commerciale finalizzata alla aggiudicazione diretta , ex art. 5, par. 6, del Regolamento n. 1370/2007 a far data dal 01/01/2022.
Con Deliberazione della Giunta Regionale, n. 1480 del 28.09.2017, infatti è stato disposto, tra l'altro:

- di procedere all'aggiornamento, ai sensi dell'art. 21 del contratto di servizio in essere, del medesimo contratto previa rinegoziazione in conformità al mutato quadro normativo e regolatorio intervenuto;
- alla aggiudicazione diretta in favore di Ferrotramviaria s.p.a. del contratto dei servizi di trasporto ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Regolamento n. 1370/2007 per dieci anni, elevabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del citato regolamento;
- che i contratti conseguentemente sottoscritti annullano e sostituiscono la parte "servizi di trasporto" dei vigenti contratti di servizio;

A fronte del citato atto deliberativo è stato pubblicato l'avviso di pre-informazione al mercato, previsto dall'art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo all'affidamento diretto a Ferrotramviaria s.p.a., art. 5, par. 6 dello stesso Regolamento pubblicato nel Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S S189 del 03/10/2017.

L'affidamento in argomento ha tenuto conto dei caratteri di efficientamento della gestione del medesimo affidamento secondo quanto disciplinato dalla Delibera ART n. 120/2018, contemplando, dunque, la determinazione di obiettivi di efficientamento della medesima gestione nonché di un conseguente Piano di

Raggiungimento degli Obiettivi (PRO) sottoposto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, unitamente al Piano economico e Finanziario (PEF), ai sensi della Misura 2.7 della citata Delibera ART n. 120/2018.
Nella nota prot. n. 9660 del 17/06/2021 l'Auotorità ha formulato osservazioni al PRO ed al PEF di cui all'affidamento in argomento, di cui di seguito si riportano, in sintesi, le modalità con la quale sono state trattate e recepite all'interno dello schema di contratto di servizio.

Tasso inflattivo adottato
Al fine di consentire previsioni affidabili e calibrate della dinamiche evolutiva delle componenti economiche e finanziarie del PEF suscettibili di evoluzioni legate alla dinamiche inflattiva, è stato utilizzato un tasso di adeguamento inflattivo, di tali componenti, predeterminato e fissato al 0.9%. Tale indicazione, peraltro, è in linea anche con quanto indicato nel contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale sottoscritto con Trenitalia s.p.a., nonché con gli altri in corso di negoziazione.

Applicazione della metodologia del price-cap
Come descritto nella relazione ex Delibera ART n. 48/2017, misura 4.11 e misura 6.2 (**allegato 1**) la politica tariffaria per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale, di competenza esclusiva della Giunta regionale, in Puglia è disciplinata dal Titolo VI della L.R. n. 18/2002.
Al fine di mantenere l'equilibrio economico finanziario del contratto di servizio, la possibilità di adeguare la tariffa all'indice inflattivo è stata predeterminata come di seguito, prevedendo incrementi tariffari localizzati in taluni specifici anni, assorbenti del previsto adeguamento inflattivo:

anno	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

Questa necessità ricalca le omologhe scelte già compiute dalla Giunta regionale con la Deliberazione n. 957/2018 relativa al contratto di servizio per l'esercizio del trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale stipulato con Trenitalia s.p.a..
Tale impostazione consente di salvaguardare il principio di equità e non discriminazione dei vettori, nonché il perseguimento di una progressiva omogeneizzazione delle tariffe del sistema regionale dei trasporti.
Si rappresenta, inoltre, che tale previsione ha scontato la procedura di consultazione prevista dall'art. 26, co. 1 della L.R. n. 18/2002 avviata con nota prot. AOO_4802 del16/11/2021.

Monitoraggio KPI
L'allegato 3 al contratto di servizio di cui all'affidamento in argomento comprende una dettagliata individuazione di indicatori specifici di prestazione e qualità (KPI), dei valori soglia rispetto alla applicazione delle penali od alla individuazione di premialità e mitigazioni, oltre che gli impegni, in capo all'Affidatario, di garantirne il puntuale monitoraggio e reportistica alla Regione.

Incrementi tariffari minimi
Come detto innanzi, in relazione alla salvaguardare il principio di equità e non discriminazione dei vettori, nonché il perseguimento di una progressiva omogeneizzazione delle tariffe del sistema regionale dei trasporti, affinché sia garantito l'equilibrio economico finanziario del contratto sono stati introdotti incrementi tariffari minimi garantiti.
L'intensità di tale incremento è omogenea rispetto al contesto di riferimento, ossia a ciò che già disciplinato nel caso del contratto di servizio già sottoscritto con Trenitalia nonché con quelli in corso di negoziazione.
Nel caso di specie l'incremento tariffario minimo garantito è stato fissato al 0.9%, invece che al 1.2%.

Effetti rete
Con riferimento alla quantificazione di eventuali "effetti rete" riverberati sulla gestione del contratto di servizio connotato da compensazioni per OSP, di che trattasi, ad oggi risulta che l'Affidatario non offra

servizi di trasporto pubblico ferroviario, a mercato, né risultano incipienti iniziative omologhe che consentano di tenere conto di potenziali effetti rete.

Per ciò che attiene la differenziata stima di "ripresa" dei ricavi da traffico rispetto ai decrementi occorsi per effetto dell'emergenza COVID-19 è stata raccolta l'indicazione di omogeneizzare le stime degli effetti dell'emergenza sanitaria. Tuttavia pare il caso di segnalare che, stanti le apprezzabili differenze dei contesti operativi, nonché delle attitudini socio-economiche dei territori di riferimento in cui è programmata la produzione dei servizi ferrovari in Puglia, le eventuali differenziazioni in tal senso, rinvenibili nelle previsioni oggetto dei contratti di servizio tra gli operatori del trasporto pubblico, attengono ad una verosimile stima di tali effetti opportunamente graduata rispetto alle peculiarità del caso (tasso di occupazione e di antropizzazione dei territori, comportamento tipico dei viaggiatori pendolari, reddito pro-capite, capacità di generazione domanda di trasporto ferroviario, esperienze di integrazione modale,…).

Infrastruttura ferroviaria, caratteristiche del servizio ed obbligazioni di servizio pubblico

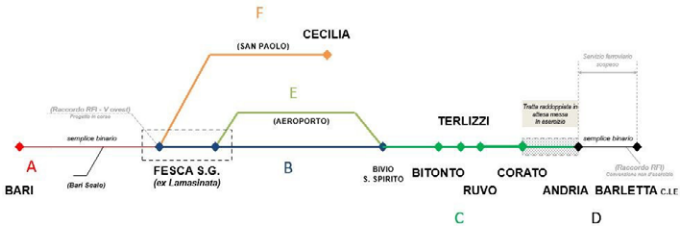
Il Piano regionale dei trasporti della Regione Puglia, assurto a dignità di norma con la Legge regionale 23 giugno 2008 n. 16 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", riconosce al sistema ferroviario pugliese il ruolo di struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale disponendo che, rispetto ad esso, siano ridisegnati e calibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili con esso.

In Puglia l'infrastruttura ferroviaria si sviluppa, sul territorio regionale, per oltre 1500 km di estensione, di cui circa 840 km appartenenti all'infrastruttura nazionale (in concessione a RFI s.p.a.) e 660 km appartenente agli asset regionali. L'efficiente diffusione dell'infrastruttura ferroviaria è confermata dall'evidenza secondo cui, dei 258 Comuni pugliesi, ben 149 (quasi il 60%) sono attraversati dalla ferrovia connettendo, in termini di accesso diretto, l'81,4% della popolazione.

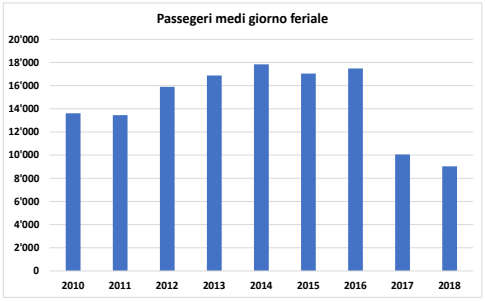
La rete ferroviaria, completamente elettrificata, sulla quale sono maggiormente concentrati i servizi di trasporto ferroviario oggetto d'affidamento presenta pertanto le seguenti caratteristiche:

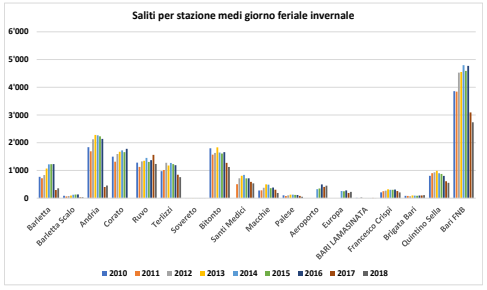
ID Sezione	**Sezione Omogenea**	**Numero Binari**	**Lunghezza (Km)**
A	Bari Centrale - Fesca S. Girolamo	1	4,153
B	Fesca S. Girolamo - Bivio S. S.	2	10,712
C	Bivio S.S. – Bitonto – Terlizzi – Ruvo – Corato – Andria Sud	2	42,4
D	Andria Sud – Barletta	*tratta temporaneamente indisponibile per lavori potenziamento infrastruttura*	
E	Diramazione per Aeroporto Internazionale "Karol Wojtyla"	2	7,683
F	Linea Quartiere S. Paolo Fesca S. Girolamo - Cecilia	2	5,663

Di seguito si riportano due schematizzazioni della rete di riferimento.

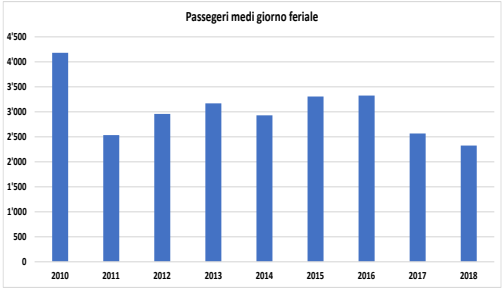


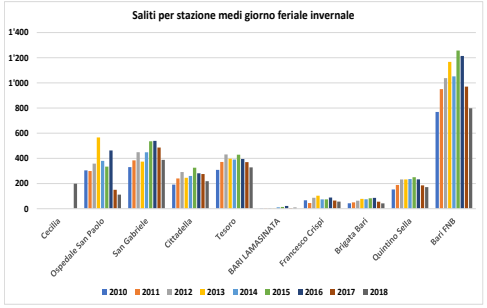
La linea Barletta-Bari dal 2010 al 2018 ha un numero medio di passeggeri saliti in una giornata feriale invernale pari a 14'586 passeggeri/giorno. Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata feriale annuale complessivi e distinti per fermata.





La linea metropolitana da/per il quartiere San Paolo di Bari dal 2010 al 2018 ha un numero medio di passeggeri saliti in una giornata feriale invernale pari a 3’033 passeggeri/giorno. Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata feriale annuale complessivi e distinti per fermata.





L'offerta di trasporto oggetto di affidamento si compone, complessivamente, di oltre 200 treni al giorno (giorno medio feriale invernale) tra le ore 4:30 e le ore 23:30, per una produzione complessiva che, nel periodo di vigenza contrattuale, arriverà sino a due milioni di treno*km/anno. A questa produzione va aggiunta l'offerta di servizi automobilistici sostitutivi rientranti nell'alveo delle casistiche di cui all'art. 34-octies del *decreto-legge* n. 179/2012.

La velocità commerciale dei servizi si attesta intorno ai 38 km/ora.
Le 21 fermate/stazioni della rete sono tutte dotate di biglietteria automatiche self-service. Di queste, 11 fermate/stazioni risultano presidiata anche da personale dedicato alla biglietteria a sportello. La rete di vendita è completata da una serie di esercenti convenzionati (agenzie di vendita titoli di viaggio) oltre che da servizi infotelematici (da fruire anche in modalità mobile) dedicati a tale scopo.

Il servizio è offerto con una flotta, dedicata al servizio viaggiatori, di 18 treni elettrici tutti a composizione bloccata. L'età media è pari a 12 anni nel primo anno di vigenza del contratto (2022).
Per effetto degli investimenti in materiale rotabile, sia a carico Regione Puglia che a carico dell'affidatario, nei primi cinque anni l'età media passa a 9,9 anni mentre, a fine contratto (2033), sarà di circa 16 anni.
Oltre alle nuove dotazioni ed al miglioramento del confort di viaggio, va evidenziato che i nuovi treni consentiranno di proporre il 100% dei treni accessibile alle persone con mobilità ridotta e il 100% dell'accessibilità con la propria bici.

Obbligazioni di servizio pubblico
Gli obblighi di servizio pubblico esplicitati nel Contratto di Servizio sono:

- obbligo di effettuazione delle corse ferroviarie elencate nel programma di esercizio nel rispetto degli standard minimi specificati nel contratto di servizio;
- obblighi relativi ai rotabili adibiti al servizio e ammodernamento del parco del materiale rotabile mediante acquisto di treni secondo la quantità e la tempistica stabilite dal Contratto di servizio;
- obblighi tariffari;
- obblighi relativi alla qualità del servizio ;
- obblighi di monitoraggio e rendicontazione;
- obblighi di contabilità analitica separata;
- obblighi di informazioni all'utenza.

Elemento non trascurabile, soprattutto tra gli obblighi di servizio oggetto di contratto, è la gestione del sistema di garanzia della qualità del servizio implementato in piena aderenza alla Deliberazione ART n. 16/2018.
In coerenza con le misure regolatorie di specie sono stati definiti precisamente gli standard di qualità relativi ai servizi oggetto d'affidamento introducendo regole di computazione e rilevazione dei relative condizioni minime da garantire.
Le componenti del sistema delle garanzie di qualità sono: regolarità e puntualità del servizio, informazioni all'utenza, quantità di posti offerti, accessibilità della rete commerciale, pulizia, comfort e sicurezza.
Tali parametri sono continuamente verificati sia dall'affidatario che attraverso specifiche campagne di ispezione e verifica da parte del committente del servizio.

Ulteriore elemento di novità è l'introduzione di espliciti e misurabili indicatori di efficienza della gestione del contratto di servizio, in termini di progressiva riduzione dei costi di produzione del servizio, oltre che di crescita dei ricavi da traffico.
In aderenza alla Deliberazione ART n. 120/2018, infatti, l'affidamento è basato su un piano di raggiungimento degli obiettivi (PRO) di efficienza della gestione del servizio proprio sia in termini di costi (efficienza) che in termini di efficacia (progressivo incremento della regolarità e della puntualità).
Il contratto di servizio, prevede, inoltre specifiche penali contrattuali in caso di inadempimenti e/o di mancato raggiungimento degli obiettivi di efficientamento definiti nel PRO.

Compensazioni per obbligazioni di servizio pubblico

Per l'assolvimento degli obblighi di servizio sono riconosciti all'affidatario oltre ai proventi del traffico contratto con modalità *net-cost*), i ricavi connessi alla gestione del servizio (altri ricavi) nonché un corrispettivo contrattuale che assicuri, tenuto conto dei rischi commerciali, industriale nonché dell'allocazione e della modalità di gestione di tutti gli altri rischi come da contratto di servizio, la sostenibilità economico finanziaria del contratto.

La computazione delle compensazioni è sviluppato in conformità alle disposizioni dell'art. 4 e dell'art. 6, nonché dell' allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii., oltre che in coerenza con le misure regolatorie ART applicabili. Tale impostazione consente una effettiva condivisione di tutti gli elementi connessi all'espletamento del servizio (quantità e qualità del servizio, costi, ricavi, investimenti, imposte, margine di utile, tariffe,…) ed in tale ottica l'affidatario elabora una proposta di Piano Economico Finanziario (PEF) in cui è stimato, anno per anno per l'intera vigenza del contratto, il valore complessivo delle voci economiche afferenti alla gestione del contratto e dei relativi risultati previsionali.

La compensazione riconosciuta a Ferrotramviaria s.p.a. per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico di cui al contratto di servizio in argomento, non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell' art. 107, par. 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), poiché computata ed erogata a norma del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii. (art. 9, par. 1).

Il corrispettivo contrattuale previsto sarà finanziato attraverso le risorse del Fondo Regionale Trasporti, di cui alla L.R. n. 18/2002 nel quale concorrono sia risorse trasferite dallo Stato (Fondo Nazionale Trasporti) che risorse proprie regionali.

Selezione della modalità di affidamento

La Regione Puglia, con DGR n. 1480/2017, ha disposto anche per il contratto di servizio in argomento, l'affidamento diretto, ex art. 5, par. 6 del Regolamento 1370/2007 e ss.mm. e ii..

Anche a fronte degli investimenti proposti dall'affidatario con proprio apporto di risorse economiche, ritenuti funzionali ed indispensabili per l'implementazione del processo di continuo recupero di qualità del servizio, è stato possibile estendere, ex art. 4, par. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii, la drata dle contratto di servizio sino a complessivi dodici anni.

La Delibere ART n. 48/2017

In aderenza alla misura 4 della Delibera in argomento la Regione Puglia ha redatto la c.d. "relazione sui lotti" che, tuttavia, per il lotto in argomento, assumeva le definizioni già delineate nel Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale approvato con DGR n. 598/2016, precedentemente, dunque, all'approvazione della Delibera ART n. 48/2017.

La conferma della definizione, storica, dei cinque lotti differenti in cui è riconosciuta la rete ferroviaria pugliese muove dalle considerazioni relative agli interenti infrastrutturali in corso volti a superare le limitazioni fisiche, tecnologche ed impiantistiche oltre che meramente infrastrutturali della medesima rete, oltre che le diversificate e frammentati dei modelli gestionali degli impianti fissi (depositi, officine,…).

La Delibera ART n. 154/2019

Con riferimento all' applicazione delle misure regolatorie di cui alla Delibera in argomento si rileva che, alla Misura 1 Punto 5 è esplicitamente previsto che "*In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravi amministrativi, l'Ente Affidante può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo 7 par. 2 del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c)".*

La complessa attività istruttoria volta alla definizione delle regole e della disciplina contrattuale, già in corso alla data di adozione della Delibera, ha tuttavia consentito comunque di recuperare buona parte dei contenuti *medio tempore* intervenuti delle misure regolatorie di cui alla Delibera ART n. 154/2019.

La Delibera ART n. 120/2018

Le misure regolatorie contenute nell'atto in parola risultano acquisite al procedimento di elaborazione del contratto di servizio attraverso la redazione del PRO e del PEF sottoposti all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Motivazioni a supporto della scelta

L'affidamento diretto a Ferrotramviaria s.p.a., ex art. 5, par. 6 del Reg. n. 1370/2007 è stato disposto con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1480/2017.

La scelta, dunque, è stata compiuta dalla Giunta Regionale con l'atto amministrativo di aggiudicazione anzidetto in ottemperanza all'art. 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 e sulla scorta dell'offerta commerciale prot. n. 10166/17/P del 08/09/2017 ed acquisita al prot. AOO_078/2418 del 21.09.2017 dell'Ente affidante.

La citata offerta commerciale formulata da Ferrotramviaria s.p.a. richiedeva l'aggiudicazione diretta a far data dal 01/01/2022.

Il provvedimento amministrativo di affidamento (DGR n. 1480/2017) ne fissa una durata pari a 9 anni e 3 mesi (111 mesi).

L'evoluzioni della regolamentazione del settore nonché gli impatti che lo stato di emergenza ha riverberato tanto sulle esigenze della mobilità quanto sulla modalità collettiva di trasporto costituiscono le preminenti motivazioni della necessità di aggiornare ed integrare l'offerta commerciale formulata da Ferrotramviaria s.p.a..

In particolare, l'offerta commerciale di Ferrotramviaria s.p.a. ha dovuto essere rivista anche in considerazione:

a) dell'approvazione della Delibera ART n. 16/2018 che ha introdotto stringenti meccanismi di identificazione, misurazione e gestione dei parametri minimi di qualità del servizio richiesti all'affidatario i quali riflettono i propri effetti nel PEF;

b) dell'approvazione della Delibera ART n. 120/2018 che ha fornito criteri oggettivi per l'efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale oltre che misure di contabilità regolatoria rivolte al cost-accounting ed alla specificazione della separazione contabile introdotta sia dalla L.R. n. 18/2020 che dal D.Lg.s n. 112/2015. Nello specifico, inoltre, è stato richiesto all'impresa ferroviaria di procedere agli efficientamenti della propria gestione traguardando livelli obiettivi (target) prefissati da ART per ogni periodo regolatorio attraverso uno specifico Piano di Raggiungimento degli Obiettivi (PRO), nonché di dotarsi degli apprestamenti organizzativi utili al rilevazione, monitoraggio e rendicontazione dei relativi KPI.

c) dell'approvazione della Delibera ART n. 154/2019 che ha introdotto un rinnovato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, tra cui: la formazione di report e collezione d dati che l'Impresa ferroviaria deve rendere disponibili, lo svolgimento dell'attività di verifica di propria competenze (anche ai sensi dell'art. 2, c. 461 della legge n. 244/2007), nonché gli obblighi relativi alla verifiche sulla qualità percepita del servizio;

d) dei profondi mutamenti della domanda di mobilità e del comportamento dei viaggiatori che la crisi pandemica ha comportato e che le Parti (Regione Puglia e l'Impresa Ferroviaria) hanno ritenuto prudente modellare nelle previsioni del PEF attraverso la riduzione dei passeggeri trasportati (e, conseguentemente dei relativi ricavi da traffico) nella misura del -40%, (nel primo anno di validità del contratto) e del -60% (nel secondo anno di validità del contratto) rispetto ai ricavi da traffico registrati nel 2019.

La proposta commerciale formulata da Ferrotramviaria s.p.a., come da ultimo integrata (AOO_078/PROT 22/07/2021 - 0003090) prevede, dunque:

a) investimenti complessivi per circa € 20 milioni con risorse a carico dell'affidatario relativi a:
   - acquisizione (in cofinanziamento con Regione Puglia) di quattro nuovi elettrotreni a 4 casse per circa complessivi € 11.5 milioni, tutti da immettere in servizio entro il 2026;
   - acquisizione nuovo locomotore dedicato alle manovre ferroviarie, per circa complessivi € 1.8 milioni;
   - adeguamento ed ammodernamento officina manutenzione rotabili e relativi impianti per circa complessivi € 1.3 milioni;
   - implementazione tecnologie info-telematiche, per complessivi € 5 milioni.

b) la potenziale crescita dei viaggiatori trasportati;

c) impegni, esplicitamente identificati, dedicati alle politiche di contrasto all'evasione tariffaria;

d) sensibili miglioramenti, durante la durata del contratto, dell'efficientamento dei processi produttivi e conseguente riduzione dei costi di produzione;

e) l'attivazione di un sistema di gestione del contratto di servizio, in coerenza con i principi del Regolamento (CE)n. 1370/2007 e ss. mm. e ii.. basato su stime e previsioni di carattere economico e finanziario (PEF) il quale consente di raggiungere l'equilibrio economico del medesimo contratto nell'arco dell'intera estensione temporale, attraverso obiettivi di efficientamento misurabili e quantificabili per ogni anno;

f) l'adozione di un sistema di puntuale verifica delle condizioni minime di qualità associati ad un sistema di gestione delle penalità/premialità e mitigazioni in linea con il contesto regolatorio vigente utile a garantire il progressivo miglioramento degli standard di puntualità, regolarità, pulizia, nonché all'adozione di un efficace e puntuale modello di monitoraggio e verifica di tutti gli adempimenti contrattuali da parte dell'affidatario;

g) la sostanziale aderenza dei costi operativi medi esposti a PEF rispetto al costo standardizzato del servizio ex DM 157/2018. Tale metodologia, sebbene formalmente non applicabile al caso di specie (cfr. art. 1, c. 6, ultimo periodo), consente di concludere che il costo del servizio oggetto di affidamento risulta in linea con quanto rinvenibile dall'applicazione dell'algoritmo di cui al citato Decreto alle caratteristiche del servizio di che trattasi.

Pertanto l'affidamento del contratto di servizio in argomento a Ferrotramviaria s.p.a., stante gli esiti istruttori così raccolti, soddisfa quanto previsto dalla disciplina europea di riferimento nonché i principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento, oltre che i principi di economicità, imparzialità, efficacia, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica.

REGIONE PUGLIA
SEZIONE BILANCIO RAGIONERIA PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
(D. Lgs. n. 118/11 e s.m.i.)

UFFICIO	TIPO	ANNO	NUMERO	DATA
TRA	DEL	2021	33	22.12.2021

FERROTRAMVIARIA S.P.A.. CONTRATTO DI SERVIZIO, PER IL PERIODO 2022-2033, RELATIVO AL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE NELLA REGIONE PUGLIA. RETTIFICA PRE-INFORMAZIONE N. 387773-2017-IT. APPROVAZIONE RELAZIONE EX ART. 34D.L. 179/2012. APPROVAZIONE SCHEMA DI CONTRATTO.

Si esprime: PARERE DI REGOLARITA'CONTABILE POSITIVO
LR 28/2001 art. 79 Comma 5

ELISABETTA VIESTI
22.12.2021
14:20:49 UTC

Responsabile del Procedimento

PO - GAETANO DI MOLA

Dirigente

D.SSA ELISABETTA VIESTI

REGIONE PUGLIA - SEZIONE BILANCIO E RAGIONERIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2203

Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.. Contratto di servizio, per il periodo 2022-2033, relativo al trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale nella Regione Puglia. Rettifica pre-informazione n. 387772-2017-IT. Approvazione relazione ex art. 34 d.l. 179/2012. Approvazione schema di contratto.

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, dott.ssa Anna MAURODINOIA, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL, dal Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità e confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, riferisce quanto segue.

VISTI

- il Regolamento (CE) 1370 del 23.10.2007 e ss. mm. e ii. (in particolare il Regolamento (CE) 2338 del 14.12.2016), relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, con particolare riferimento a:
    - art. 5, par. 6, relativo all'affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia;
    - art. 4, par. 4, relativo alla possibilità di estendere, sino al 50%, la durata del contratto di servizio in caso di apporto di beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura del servizio;
    - art. 7, par. 2 e 3, relativi agli adempimenti di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, a carico dell'Autorità competente, in caso di aggiudicazione diretta, rispettivamente un anno prima e nell'anno successivo all'aggiudicazione;
- la Comunicazione della Commissione UE (2014/C 92/01) sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 "*Conferimento alle Regioni ed 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*" e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare:
    - l'articolo 8 che prevede la delega delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale non in concessione a FS SpA;
    - l'articolo 17 che stabilisce che gli Enti competenti definiscano obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;
    - l'articolo 18 che prevede che l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sia regolato dai contratti di servizio;
- la Legge n. 99 del 23.07.2009, art. 61, relativa alla possibilità, per le Autorità competenti all'aggiudicazione dei contratti di servizio in materia di trasporto pubblico locale, di avvalersi della procedura di affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di cui all'art. 5 del citato Regolamento (CE) 1370/2007, anche in deroga alla disciplina di settore;
- il Decreto-Legge n. 179/2012, art. 34, comma 20, relativo all'obbligo di affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica "*sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma dell'affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste*", e art. 34-octies *"Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale*;
- l'art. 37 del Decreto-Legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

- l'art. 27 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96 *"Misure sul trasporto pubblico locale"*;
- il D.M. Trasporti 28 marzo 2018, n. 157 che, in attuazione dell'articolo 1, comma 84, della Legge 27 dicembre 2013, n. 147, definisce i costi standard per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e l'applicazione degli stessi;
- la Legge regionale 23 giugno 2008 n. 16 "*Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti*", la quale riconosce al sistema ferroviario pugliese il ruolo di struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale;
- la Legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale*" e ss. mm. e ii.;
- la Legge regionale 20 agosto 2012, n. 24 "*Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali e ss. mm. e ii.*";
- D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50 "*Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie*".

VISTI altresì

- il 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;
- il D.Lgs. n. 17 aprile 2014 n. 70 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";
- il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (allegato alla delibera del Consiglio dell'Autorità per la regolazione dei Trasporti n.52 del 4 luglio 2014);
- l'art. 2 c. 461 della Legge 24 dicembre 2007 n. 244 che fissa le disposizioni che l'Autorità competente è tenuta ad applicare in sede di stipula dei contratti di servizio per tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali;
- l'Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013 n. 94/CU recante le linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi pubblici locali ai sensi del sopra richiamato articolo della L. 244/2007;
- la Delibera ART n. 106/2018 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*";

CONSIDERATO CHE

- in adempimento dell'obbligo di cui all'art. 3-*bis* del decreto-legge n. 138/2011 convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, anche la Regione Puglia ha organizzato, attraverso la L.R. n. 24/2012, l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Ambiti Territoriali Ottimali di estensione almeno provinciale;
- tale impostazione risulta, inoltre, coerente con la disciplina indicata nell'art. 48 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, ove è ribadito l'obbligo per le Regioni di determinare i bacini di mobilità del trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo;
- la L.R. n. 24/2012 regolamenta ed organizza, anche in conformità alla disciplina nazionale citata innanzi, lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica tra cui i servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevedendo che i medesimi siano organizzati ed erogati all'interno di Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e, inoltre, che la programmazione e l'organizzazione dei servizi sia riservata all'Organo di Governo d'Ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione;
- la medesima legge regionale, all'art. 23, c. 1, lett. b) istituisce, un Ambito Territoriale Ottimale di

estensione regionale che, tra l'altro, comprende anche i servizi ferroviari. Tale istituzione è resa definitiva, secondo quanto previsto dal c. 1 del citato art. 23 della stessa legge, a fronte dell'approvazione del Piano Triennale dei Servizi di TPRL intervenuta con DGR n. 598/2016 di approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti e il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale, ai sensi di quanto previsto dall'art. 2 della L.R. n. 16/2008;

- per ciò che attiene i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale, la medesima Legge regionale, all'art. 19, c. 1 identifica nell'Ente Regione Puglia l'Organo di Governo del relativo Ambito;
- a mente della L.R. n. 18/2002 il Piano Triennale dei Servizi di TPRL, approvato con la citata DGR n. 598/2016, tra le altre cose ha definito:
    - l'insieme dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con indicazione dei servizi minimi, e
    - l'organizzazione dei servizi con individuazione delle reti e dei bacini;
- con la Deliberazione 9 dicembre 2019, n. 2304 "*L.R. n. 18/02 – Determinazione dei servizi minimi di TPRL ex art. 16 del D.Lgs. n. 422/1997 e dei costi standard quale riferimento per la quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta per gli EE.LL. che affidano servizi di TPL. Attribuzione delle risorse del Fondo Regionale Trasporti (FRT)*" la Giunta regionale, tra l'altro, ha determinato la stima del livello dei servizi minimi ferroviari (paragrafo 3.2.1) in 13'867'868 trenixkm/anno.

PREMESSO CHE in data 14 dicembre 2009 la Regione Puglia ha sottoscritto con Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. il "*Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale*" (rep. 011095 del 30.12.2009), avente durata di sei anni, dal 01.01.2010 al 31.12.2015,. La disciplina contrattuale prevede esplicitamente, all'art. 3, la possibilità di rinnovare il medesimo contratto per ulteriori sei anni. Con DGR n. 1453 del 02.08.2013 la Giunta regionale ha disposto, anche per Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., di non avvalersi della facoltà di recedere dal contratto in essere, prorogando la scadenza dello stesso contratto di ulteriori sei anni, sino al 31.12.2021.

RICHIAMATA la nota prot. P/122 del 28.09.2017, acquisita al prot. AOO_078/2484 di pari data, con la quale Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. ha presentato una proposta commerciale finalizzata alla aggiudicazione diretta, ex art. 5, par. 6, del Regolamento n. 1370/2007 a far data dal 01/01/2022 a tutto il 2028;

DATO ATTO che la Giunta Regionale, anche a fronte dell'offerta commerciale di cui innanzi, con propria Deliberazione n. 1480 del 28.09.2017 ha disposto, tra l'altro:

- di procedere all'aggiornamento, ai sensi dell'art. 21 del contratto di servizio in essere, del medesimo contratto previa rinegoziazione in conformità al mutato quadro normativo e regolatorio intervenuto;
- l'aggiudicazione diretta in favore di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. del contratto dei servizi di trasporto ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Regolamento n. 1370/2007 per dieci anni, elevabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del citato regolamento;
- che i contratti conseguentemente sottoscritti annullano e sostituiscono la parte "servizi di trasporto" del vigente contratto di servizio (rep. n. 011095 del 30.12.2009).

VISTO l'avviso di pre-informazione al mercato n. 387772-2017-IT, previsto dal citato art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo all'affidamento diretto a Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., art. 5, par. 6 dello stesso Regolamento, pubblicato nel Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S S189 del 03/10/2017;

ATTESO CHE

- l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con Delibera n. 49/2015 ha modificato il quadro regolatorio di riferimento dei rinnovi contrattuali e degli affidamenti diretti dei servizi di trasporto ferroviario, individuando, tra le altre, efficaci previsioni atte a:
    - identificare nettamente i rischi da ripartire in relazione ad un piano economico-finanziario

(PEF) che mira a garantire l'equilibrio economico del contratto di servizio per tutta la sua durata;
- computare la compensazione per obblighi di servizio pubblico di cui all'affidamento, per evitare fenomeni di sovra-compensazione degli stessi;
- individuare standard di qualità per gli investimenti;

- con successiva Delibera n. 154 del 28 novembre 2019 "*Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017*" , la stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti ha integrato le misure regolatorie di cui alla Delibera ART n. 49/2015.
- con Delibera n. 48 del 30 marzo 2017, l'ART ha definito la metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento ed in particolare, tra le altre cose alla misura 4, pto. 11 e misura 6, p.to 2, ha previsto che gli Enti affidanti predispongano e trasmettano all'ART per eventuali osservazioni, una apposita relazione che illustri "*le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata*" in merito alla definizione dei lotti [...]". Con nota prot. 1775/2019 (acquisita al prot. AOO_078/747 del 27.02.2019) del 26.02.2019 l'ART ha fissato ed indicato alcune precisazioni in ordine agli obblighi di consultazione della stessa Autorità circa la citata relazione fissando, al contempo, anche un apposito schema di riferimento per la sua redazione;
- inoltre, con specifico riferimento all'affidamento di servizi di trasporto pubblico regionale e locale, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato, con Delibera n. 120 del 29 novembre 2018, le "*Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale*". Per ciò che attiene il contratto in argomento con Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., trattandosi di ferrovia isolata, trovano applicazione le misure regolatorie di cui al Titolo II del medesimo Atto.
- con la Delibera n. 16 del 8 febbraio 2018 Atto di regolazione recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico*", l'ART ha individuato le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico.

CONSIDERATO CHE

- L'AGCM (Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato), l'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) e l'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione), in data 25.10.2017 hanno emanato una segnalazione congiunta riguardante le procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario. Tale segnalazione, pur non avendo portata e valore vincolante, fornisce indicazioni di orientamento ed auspicio nei confronti degli enti affidanti, quali:
  - ribadisce che l'affidamento diretto costituisce una "modalità organizzativa" che le autorità competenti possono scegliere liberamente, ai sensi dell'art. 5, par. 6, del Regolamento (CE) 1370/2007 in deroga alla procedura di gara prevista dall'art. 5, par. 3, dello stesso Regolamento;
  - specifica che gli adempimenti di pubblicazione previsti dall'art. 7, par. 2 e 3 del Regolamento non esauriscono gli obblighi gravanti in capo agli enti affidanti, che hanno altresì l'obbligo di operare un confronto competitivo tra le offerte giunte da altri operatori interessati e quella del soggetto individuato come affidatario diretto, al fine di rispettare i principi generali di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento posti a fondamento del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;
  - sottolinea che, in caso di affidamento diretto, le autorità competenti hanno obblighi motivazionali più stringenti rispetto al caso di procedura di gara pubblica, sia riguardo alla scelta della procedura che alla scelta dell'affidatario, in particolare quando, a seguito della pubblicazione dell'avviso di cui all'art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) 1370/2007, siano pervenute due o più manifestazioni di interesse;
- la procedura di affidamento diretto per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto

ferroviario, come attualmente disciplinata dal citato Regolamento (CE) 1370/2007, costituisce quindi una modalità espressamente contemplata e non vietata dalla vigente legislazione nazionale in favore della alternativa procedura di gara (L. 99/2009, art. 61).

VERIFICATO che successivamente alla pubblicazione del citato avviso di preinformazione n. 387772-2017-IT pubblicato sulla GUUE GU/S S189 del 03/10/2017, ad oggi non si sono registrate manifestazioni di interesse rispetto all'affidamento di che trattasi.

VISTA la Sentenza del 24 ottobre 2019 della Corte di Giustizia Europea, Decima Sezione, che si è pronunciata sull'interpretazione dell'art. 7 par. 2 e 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, affermando che "*[…] deve essere interpretato nel senso che le autorità nazionali competenti che intendano procedere all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono tenute, da un lato, a pubblicare o comunicare agli operatori economici potenzialmente interessati tutte le informazioni necessarie affinché essi siano in grado di predisporre una offerta sufficientemente dettagliata e idonea a costituire oggetto di una valutazione comparativa e, dall'altro, ad effettuare una siffatta valutazione comparativa di tutte le offerte eventualmente ricevute in seguito alla pubblicazione di tali informazioni*".

DATO ATTO

- dell'articolato processo di negoziazione del contratto di servizio che la Regione e Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. hanno condotto in aderenza all'indirizzo espresso con DGR n. 1480/2017 ed in conformità al quadro normativo e regolatorio applicabile al caso di specie oltre che ai cronoprogrammi dei lavori di potenziamento ed adeguamento della rete ferroviaria regionale che insistono nel perimetro di affidamento dei servizi di trasporto di che trattasi;
- che la proposta commerciale di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., tanto in termini di esercizio dei servizi tanto in termini di investimenti, stante l'interesse della medesima impresa ferroviaria di supportare la Regione al progressivo incremento della qualità delle esperienze di viaggio degli utenti del servizio ferroviario regionale, nonché nella crescita dei passeggeri trasportati, si è arricchita, durante la fase negoziale del contratto, di ulteriori impegni, tra cui l'apporto di investimenti in autofinanziamento a carico di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. per circa € 7 milioni.

DATO ALTRESÌ ATTO che

- la Delibera ART 154/2019, con riferimento alla sua applicazione, prevede alla Misura 1 Punto 5 che "*In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravi amministrativi, l'Ente Affidante può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo 7 par. 2 del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la provedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c)";*
- con nota prot. n. 1247 del 24/01/2020 (acquisita al prot. AOO_078/257 del 28.01.2020) l'ART ha richiesto di procedere alla predisposizione di un'unica relazione *ex* delibera 48/2017, ricomprendendo tutti i lotti dei servizi di trasporto da affidare ricadenti nella competenza della Regione Puglia, in luogo di relazioni distinte per singolo affidamento;
- raccogliendo le indicazioni fornite con il riscontro di cui al precedente alinea, la Regione Puglia con nota prot. AOO_078/3008 del 08.09.2020 ha modificato, integrato ed unificato i contenuti delle c.d. "relazioni sui lotti" (ex Delibera ART n. 48/2017), introducendo anche le evidenze in ordine al lotto di affidamento occorso con DGR n. 1480/2017 a Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.;
- l'ART, con nota prot. 15410 del 13.10.2020 (acquisita al prot. AOO_078/3583 del 15.10.2020) ha preso atto delle assunzioni della Regione in merito alla configurazione dei lotti di affidamento derivanti dalla DGR n. 598/2016 di approvazione del Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017 intervenuta antecedentemente rispetto alla Delibera ART n. 48/2017;

- le evidenze della attività istruttoria tecnica relativa al presente atto, secondo quanto previsto dalle prescrizioni contenute nella DGR 2100/2019 di approvazione delle "linee guida per la predisposizione delle proposte di deliberazione della Giunta Regionale" così come specificate dalla ota AOO_022/1891 del 10/12/2020, sono integrate dalla relazione di cui in allegato B parte integrante e sostanziale del presente atto;

CONSIDERATO che

- la Regione intende garantire gli impegni programmatici assunti rispetto al miglioramento delle esperienze di viaggio degli utenti del trasporto pubblico di interesse regionale e locale e, con riferimento al trasporto ferroviario, ha interesse a garantire ogni sforzo orientato anche all'incremento delle prestazioni energetiche e di comfort dei mezzi di trasporto uniformando gli standard qualitativi e prestazionali della flotta dei treni regionali;
- in tal senso, la proposta commerciale di Ferrovie Appulo Lucane, così come da ultimo integrata con nota DG/169 del 09.09.2021 (prot. r_puglia/SP13/PROT/27/09/2021/0000129) contiene, tra gli altri, elementi di arricchimento della flotta destinata al trasporto ferroviario regionale che prevedono la messa in esercizio di tre treni di nuova generazione in compartecipazione finanziaria di Ferrovie Appulo Lucane per circa € 7 milioni;
- lo schema di contratto di servizio, in allegato A parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, prevede, fra l'altro:
    - l'adozione di un modello di calcolo delle compensazioni per il pubblico servizio aggiornato rispetto alle più recenti indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e basato su un Piano Economico Finanziario (PEF) e una chiara definizione dei rischi a carico di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. e della Regione;
    - un sistema di gestione del contratto, in coerenza con i principi del Regolamento n. 1370/2007, basato su un PEF che consente il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario del contratto stesso nell'arco dell'intera durata contrattuale anche attraverso obiettivi quantificabili e misurabili per ogni anno;
    - investimenti complessivi da parte di Ferrovie Appulo Lucane per circa € 9 milioni, di cui circa € 7 milioni per il rinnovo di tre elettrotreni da immettere in esercizio entro il 2026;
    - la durata dodecennale del contratto di servizio, ex art. 4 par. 4 del Regolamento n. 1370/2007, quale durata minima necessaria a garantire l'equilibrio economico finanziario del contratto, anche in considerazione della durata ultradecennale degli ammortamenti relativi agli investimenti cui è obbligato il soggetto affidatario;
    - benefici finanziari derivanti dalla previsione dell'incremento del numero di passeggeri trasportati;
    - l'aderenza alle indicazioni della Delibera ART n. 16/2018 in ordine alla garanzia dei livelli di qualità del servizio reso, compresa la strutturazione di un sistema di monitoraggio, verifica e controllo degli indici della qualità del servizio;
    - un progressivo miglioramento delle prestazioni dell'impresa ferroviaria in termini di qualità del servizio reso: affidabilità, puntualità e confort di viaggio;
    - la previsione di specifiche penali contrattuali, anche indicizzate al tasso reale di inflazione, applicabili in caso di mancato raggiungimento delle performance relative agli indici di qualità, nonché significative penali per il mancato rispetto del crono programma di immissione in servizio del nuovo materiale rotabile e per la mancata comunicazione di dati e informazioni verso la regione;
    - l'aumento dei passeggeri trasportati e specifici impegni inerenti il recupero dell'evasione tariffaria;
    - il progressivo incremento della produzione di servizi ferroviari in occasione delle riconfigurazioni delle rete ferroviaria regionale, sino a 975'000 trenixkm/anno;
    - interventi calibrati di adeguamento delle tariffe, per i quali risulta espletata la procedura di

consultazione di cui all'art. 26, co.1 della L.R. n. 18/2002 come evidenziato in allegato B, secondo il seguente prospetto:

anno	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

per detti incrementi, sono fatte salve le previsioni sulla "Disciplina Tariffaria" di cui alla Legge regionale 31.10.2002 n. 18, art. 26 comma 2. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse inferiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi previsti nel suddetto prospetto; Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse superiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi NIC, al lordo dei tabacchi, previsti per legge, assorbenti le previsioni del prospetto, con conseguente effetto sul PEF contrattuale;

DATO ALTRESÌ ATTO che, alla luce di tutto quanto sopra, in considerazione delle revisioni e delle integrazioni proposte, con nota r_puglia/SP13/PROT/27/09/2021/0000129 del 27/09/2021, da Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., che comportano la modifica della data di inizio e durata previste del contratto di servizio pubblico, oltre che del valore stimato del contratto, risulta necessario procedere, ex art. 7 par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, alla pubblicazione di avviso di rettifica al richiamato avviso di preinformazione, secondo le indicazioni fornite alla Regione Puglia dall'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea – TED Helpdesk nella corrispondenza intercorsa in data 25/11/2021.

ATTESO CHE

- l'art. 34 c. 20 del *decreto-legge* 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221, prevede: *"[…] per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità fra gli operatori, l'economicità della gestione e garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste*";
- l'art. 7, par. 1 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 prevede che l'Autorità competente, una volta l'anno, pubblichi una "relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza. […];
- in allegato B al presente provvedimento, per costituirne parte integrale e sostanziale è presentata la "*Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007*" ai sensi delle sopra richiamate norme;

DATO ATTO CHE

- l'articolo 16-*bis*, c. 1 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come modificato dall'articolo 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, ha istituito il *Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario*, (FNT), cui la Regione Puglia ha accesso;
- il DPCM 11 marzo 2013 e ss. mm. e ii. ha disciplinato i criteri e le modalità con cui ripartire il medesimo fondo tra le Regioni aventi diritto, tenendo conto dei principi fissati dal c. 3, art. 16-bis del *decreto-legge* 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, fissando,

all'art. 1, la "*Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario*";

- l'articolo 27, comma 2, del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 indica, tra gli altri, i seguenti criteri di riparto del medesimo fondo, da applicare sin dal 2020:

  "a) suddivisione tra le regioni di una quota pari al dieci per cento dell'importo del Fondo sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi […];

  b) suddivisione tra le regioni di una quota pari, per il primo anno, al dieci per cento dell'importo del Fondo in base a quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di determinazione dei costi standard, di cui all'art. 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. […]

  c) suddivisione della quota residua del Fondo, sottratto quanto previsto dalle lettere a) e b), secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al DM 11 novembre 2014 […]";
- il c. 9 del medesimo art. 16-*bis* prevede che "*La regione non può avere completo accesso al Fondo (..) se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3*"

DATO altresì atto che

- con DPCM 16 novembre 2000, sono attribuite alle regioni le risorse finanziarie di cui all'allegato 2 allo stesso DPCM , in conformità a quanto previsto dai singoli accordi di programma stipulati tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le Regioni interessate ai sensi degli articoli 8 e 12 del D.Lgs. n.422/1997 e ss. mm. e ii.

VERIFICATO che

- la Regione Puglia, quale autorità competente così come definità all'art. 2, par. 1, lett. b) del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss.mm. e ii., al fine di garantire la prestazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, rispetto all'ambito individuato negli atti di programmazione regionale ed operato da Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., ha definito gli obblighi di servizio pubblico nel contratto di servizio di cui in allegato A al presente atto;
- individuati i predetti obblighi di servizio pubblico, affinchè l'affidatario possa considerare il proprio interesse commerciale ad assumere i predetti obblighi, la Regione Puglia ha, conseguentemente, stimato, per tutto il periodo di vigenza dei predetti obblighi la loro compensazione economica attraverso il riconoscimento di un corrispettivo contrattuale oltre attraverso l'attribuzione, all'affidatario, dei relativi ricavi da traffico;

ATTESO CHE, per gli anni di vigenza del contratto di servizio di cui al presente atto la spesa annua derivante dalla sottoscrizione del medesimo contratto troverà copertura nell'ambito degli stanziamenti dei pertinenti capitoli di spesa dei bilanci successivi e, qualora le compatibilità complessive degli stessi non consentissero la sostenibilità finanziaria dei citati oneri di spesa, si provvederà all'attivazione della clausola di riduzione dei servizi per incapienza dei fondi.

DATO ATTO CHE a mente di quanto previsto dal Comunicato del Presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) del 16.10.2019 il contratto di servizio in argomento risulta soggetto all'acquisizione del CIG.

DATO altresì atto che il complessivo procedimento di analisi tecnico-giuridica del contratto di servizio allegato, cui afferisce la presente deliberazione, è stata supportata da Deloitte Legal starl, giusta Atto Dirigenziale n. 163 del 16/12/2021 del dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità.

tutto quanto sin qui premesso e considerato,

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI ALLA L.R. 28/01 E SS. MM. II. E AL D. LGS. 118/2011

Alla copertura finanziaria del Contratto di cui si propone l'approvazione, concorrono le risorse dello Stato derivanti dal "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario", istituito con l'art. 16 bis del D. Lgs. 95/2012 e s.m.i., e le risorse del bilancio autonomo regionale che saranno annualmente autorizzate con la legge di bilancio:

CRA: 16-03

1) **Bilancio Vincolato**

- Parte Entrata
  Capitolo di entrata: 2053457 "Fondo per il trasporto pubblico locale ex art. 16 bis del D.L. 95/2012 come sostituito dall'art. 1 c. 301 della legge n. 228/2012"
  Piano dei conti finanziario: 1.01.04.09
  Codice UE: 2 – Entrata ricorrente
  Debitore: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
  Titolo giuridico: decreto ministeriale da acquisire per ciascuna annualità 2022-2033
- Parte Spesa
  Capitolo di spesa: 551047 "Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97"
  Codice UE: 8 – Spesa ricorrente
  Missione: 10; Programma: 1; Titolo: 1; Macroaggregato: 3
  Piano dei conti finanziario: 1.03.02.15

  All'accertamento e all'impegno si procederà con atto dirigenziale della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, nel corrispondente esercizio, nei limiti di quanto stabilito dai decreti di riparto del Fondo Nazionale Trasporti, da acquisire agli atti negli esercizi di riferimento, ai sensi del principio contabile di cui all'allegato 4/2 del D. Lgs. 118/2011 e s.m.i., paragrafo 3.6.b.

2) Bilancio Autonomo

Capitolo di spesa: 552135 "Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari"
Codice UE: 8 – Spesa ricorrente
Missione: 10; Programma: 1; Titolo: 1; Macroaggregato: 3
Piano dei conti finanziario: 1.03.02.15

All'impegno di spesa si procederà con atto dirigenziale della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, nel corrispondente esercizio

Per il 2022 e sino al 2033, la copertura finanziaria del Contratto sarà garantita dalle risorse dello Stato a valere sul "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale ferroviario nelle regioni a statuto ordinario – istituito con l'art. 16 bis del D. Lgs. 95/2012, come sostituito dal

comma 301 art. 1 della L. 228/2012 (Legge di stabilità 2013)", da risorse dello Stato vincolate all'attivazione di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 D.Lgs. n. 422/1997 e dalle integrazioni, secondo le necessità, delle risorse sul bilancio autonomo della Regione Puglia che saranno annualmente autorizzate con la legge di bilancio.

La Giunta Regionale, con l'approvazione del presente Atto, ritiene che sussistano i presupposti e le condizioni per:

a) autorizzare, in favore di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. (C.F. e P.IVA 05538100727) per la copertura del costo del nuovo contratto di servizio, la spesa complessiva pari ad € 142'216'282.58 (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2023, mentre per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

ANNO	**CAP 551047** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	**CAP 552135** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	TOTALE	SCADENZA
2022	6'522'128.64 €	4'410'607.21 €	10'932'735.85 €	31/12/2022
2023	6'522'128.64 €	4'200'777.59 €	10'722'906.23 €	31/12/2023
2024	6'522'129.64 €	5'180'428.21 €	11'702'557.85 €	31/12/2024
2025	6'522'129.64 €	6'009'734.69 €	12'531'864.33 €	31/12/2025
2026	6'522'130.64 €	6'644'808.79 €	13'166'939.43 €	31/12/2026
2027	6'522'130.64 €	5'976'453.19 €	12'498'583.83 €	31/12/2027
2028	6'522'131.64 €	5'449'783.02 €	11'971'914.66 €	31/12/2028
2029	6'522'131.64 €	5'054'653.83 €	11'576'785.47 €	31/12/2029
2030	6'522'132.64 €	5'416'898.64 €	11'939'031.28 €	31/12/2030
2031	6'522'132.64 €	5'483'552.47 €	12'005'685.11 €	31/12/2031
2032	6'522'133.64 €	4'915'174.78 €	11'437'308.42 €	31/12/2032
2033	6'522'133.64 €	5'207'836.50 €	11'729'970.14 €	31/12/2033

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. d) della L.R. 7/1997 e della L.R. 18/2002, propone alla Giunta di adottare il seguente atto finale disponendo di:

1. considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo.
2. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica, ex art. 7, par. 2 Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., alla pre-informazione al mercato n. 387772-2017-IT, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa.
3. approvare, ai sensi dell'art. 34 c. 20 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221 la "*Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007*" in allegato B alla presente deliberazione per costituirne parte integrale e sostanziale.
4. approvare, ai sensi dell'art. 19, c. 4 della L.R. n. 18/2002 lo schema di contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo dal 01.01.2022 al 31.12.2023, da stipularsi tra Regione Puglia e Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., riportato in allegato A alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, unitamente agli allegati.
5. disporre, limitatamente ai servizi di trasporto pubblico di cui al contratto di servizio di cui in allegato A, nei termini della tabella che segue, gli interventi di adeguamento delle tariffe:

anno	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

precisando che per detti incrementi, sono fatte salve le previsioni sulla "Disciplina Tariffaria", di cui alla Legge regionale 31.10.2002 n. 18, art. 26 comma 2. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse inferiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi previsti nel suddetto prospetto. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse superiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi NIC, al lordo dei tabacchi, previsti per legge, assorbenti le previsioni del prospetto, con conseguente rimodulazione del PEF contrattuale.

6. Stimare in euro 142'216'282.58 (per il periodo 01.01.2022 – 31.12.2033), IVA inclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., derivanti dal Piano Economico Finanziario allegato al Contratto.
7. Autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'allegato contratto di servizio tra Regione Puglia e Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione del contratto alla data di decorrenza del contratto medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, anche agli allegati (es. programmi di esercizio), nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
8. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità l'espletamento dei successivi obblighi di pubblicità e informazione previsti dall'art. 7 del citato Regolamento (CE) 1370/2007.
9. Autorizzare, in favore di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. (C.F. e P.IVA 05538100727) la spesa complessiva pari ad € 142'216'282.58 (euro centoquarantaduemilioniduecentosedicimiladuecentoottantadue/58) (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2023. Per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

ANNO	**CAP 551047** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	**CAP 552135** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	**TOTALE**	**SCADENZA**
2022	6'522'128.64 €	4'410'607.21 €	10'932'735.85 €	31/12/2022
2023	6'522'128.64 €	4'200'777.59 €	10'722'906.23 €	31/12/2023
2024	6'522'129.64 €	5'180'428.21 €	11'702'557.85 €	31/12/2024
2025	6'522'129.64 €	6'009'734.69 €	12'531'864.33 €	31/12/2025
2026	6'522'130.64 €	6'644'808.79 €	13'166'939.43 €	31/12/2026
2027	6'522'130.64 €	5'976'453.19 €	12'498'583.83 €	31/12/2027
2028	6'522'131.64 €	5'449'783.02 €	11'971'914.66 €	31/12/2028
2029	6'522'131.64 €	5'054'653.83 €	11'576'785.47 €	31/12/2029
2030	6'522'132.64 €	5'416'898.64 €	11'939'031.28 €	31/12/2030
2031	6'522'132.64 €	5'483'552.47 €	12'005'685.11 €	31/12/2031
2032	6'522'133.64 €	4'915'174.78 €	11'437'308.42 €	31/12/2032
2033	6'522'133.64 €	5'207'836.50 €	11'729'970.14 €	31/12/2033

10. disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito della Regione Puglia.

11. demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità, ogni altro consequenziale adempimento per la piena attuazione del presente provvedimento e la notifica del presente provvedimento alla società Ferrovie Appulo Lucane s.r.l..

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL *Antonio V. SCARANO*

Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità *Carmela Iadaresta*

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni sulla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità *Vito Antonio ANTONACCI*

L'ASSESSORE PROPONENTE

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile *Anna MAURODINOIA*

L A G I U N T A

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
- viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

Per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, condivise e approvate di:

1. considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo.
2. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica, ex art. 7, par. 2 Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., alla pre-informazione al mercato n. 387772-2017-IT, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa.
3. approvare, ai sensi dell'art. 34 c. 20 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221 la "*Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007*" in allegato B alla presente deliberazione per costituirne parte integrale e sostanziale.

4. approvare, ai sensi dell'art. 19, c. 4 della L.R. n. 18/2002 lo schema di contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo dal 01.01.2022 al 31.12.2023, da stipularsi tra Regione Puglia e Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., riportato in allegato A alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, unitamente agli allegati.
5. disporre, limitatamente ai servizi di trasporto pubblico di cui al contratto di servizio di cui in allegato A, nei termini della tabella che segue, gli interventi di adeguamento delle tariffe:

anno	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

precisando che per detti incrementi, sono fatte salve le previsioni sulla "Disciplina Tariffaria", di cui alla Legge regionale 31.10.2002 n. 18, art. 26 comma 2. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse inferiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi previsti nel suddetto prospetto. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse superiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi NIC, al lordo dei tabacchi, previsti per legge, assorbenti le previsioni del prospetto, con conseguente rimodulazione del PEF contrattuale.

6. Stimare in euro 142'216'282.58 (per il periodo 01.01.2022 – 31.12.2033), IVA inclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., derivanti dal Piano Economico Finanziario allegato al Contratto.
7. Autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'allegato contratto di servizio tra Regione Puglia e Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione del contratto alla data di decorrenza del contratto medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, anche agli allegati (es. programmi di esercizio), nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
8. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità l'espletamento dei successivi obblighi di pubblicità e informazione previsti dall'art. 7 del citato Regolamento (CE) 1370/2007.
9. Autorizzare, in favore di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. (C.F. e P.IVA 05538100727) la spesa complessiva pari ad € 142'216'282.58 (euro centoquarantaduemilioniduecentosedicimiladuecentoottantadue/58) (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2023. Per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

ANNO	**CAP 551047** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	**CAP 552135** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	**TOTALE**	**SCADENZA**
2022	6'522'128.64 €	4'410'607.21 €	10'932'735.85 €	31/12/2022
2023	6'522'128.64 €	4'200'777.59 €	10'722'906.23 €	31/12/2023
2024	6'522'129.64 €	5'180'428.21 €	11'702'557.85 €	31/12/2024
2025	6'522'129.64 €	6'009'734.69 €	12'531'864.33 €	31/12/2025
2026	6'522'130.64 €	6'644'808.79 €	13'166'939.43 €	31/12/2026
2027	6'522'130.64 €	5'976'453.19 €	12'498'583.83 €	31/12/2027
2028	6'522'131.64 €	5'449'783.02 €	11'971'914.66 €	31/12/2028
2029	6'522'131.64 €	5'054'653.83 €	11'576'785.47 €	31/12/2029
2030	6'522'132.64 €	5'416'898.64 €	11'939'031.28 €	31/12/2030

2031	6'522'132.64 €	5'483'552.47 €	12'005'685.11 €	31/12/2031
2032	6'522'133.64 €	4'915'174.78 €	11'437'308.42 €	31/12/2032
2033	6'522'133.64 €	5'207'836.50 €	11'729'970.14 €	31/12/2033

10. disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito della Regione Puglia.
11. demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità, ogni altro consequenziale adempimento per la piena attuazione del presente provvedimento e la notifica del presente provvedimento alla società Ferrovie Appulo Lucane s.r.l..

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

Iadaresta Carmela
22.12.2021
13:38:54
GMT+01:00

ALLEGATI

ALLEGATO A - ***Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Puglia e Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. anni 2022-2033 con*** **RELATIVI N. 11 ALLEGATI**

ALLEGATO B - ***Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto, ai sensi dell'articolo 5 par. 6 del Regolamento (CE) 1370/2007 e ss. mm. e ii., dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.***

ALLEGATO A

CONTRATTO DI SERVIZIO

PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO

DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE

TRA

REGIONE PUGLIA

E

FERROVIE APPULO LUCANE s.r.l.

ANNI 2022-2033

L'anno 2021, il giorno [-] del mese di [-] con la presente scrittura privata

tra

la Regione Puglia in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Bari, Lungomare N. Sauro, 33 codice fiscale 80017210727, rappresentata dall'ing. Carmela Iadaresta, che interviene ed agisce in qualità di Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità (di seguito, per brevità, anche denominata "Regione")

e

Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. - società a responsabilità limitata con sede legale e amministrativa in Bari, Corso Italia, n.8, CAP 70123, C.F. e P.IVA 05538100727, capitale sociale Euro [-] interamente versato, iscritta al registro delle Imprese di Bari al n. [-], iscritta al R.E.A. al n. BA [-], la quale interviene nel presente atto in persona [-], in qualità di [-] (di seguito, per brevità, indicata FAL) le quali, nel seguito, anche denominate "Parti", congiuntamente, e "Parte", singolarmente,

PREMESSO

1. che Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. è società per azioni avente ad oggetto la prestazione di servizi relativi alla mobilità e operante nel settore del trasporto ferroviario di passeggeri in virtù [-];
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 non già in concessione a Ferrovie dello Stato;
3. che i rapporti fra FAL 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*";
   - Legge 23 luglio 2009, n. 99 "*Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonche' in materia di energia*" e ss. mm. e ii.;
   - Regolamento (CE) 2007/1370 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 "*relativo ai servizi pubblici di trasposto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70"* e, ss.mm. e ii. (di seguito, anche, Reg. 1370);
   - Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;
   - Comunicazione della Commissione UE (2014/C 92/01) sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;

- 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 e, ss.mm. e ii. (di seguito, anche Reg. 1371);
- Comunicazione della Commissione UE (2015/C 220/01) sugli orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221;
- Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la "*Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*";
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie";
- decreto-legge 6 giugno 2011, n. 201, art. 37, convertito con modificazioni nella Legge 22 dicembre 2011, n. 214 e ss.mm. e ii., di istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- Legge Regionale 31 ottobre 2002 n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale";*
- Legge Regionale 20 agosto 2012, n. 24 *"Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali";*
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 4 luglio 2014, n. 52 inerente il procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 25 febbraio 2021, n. 28 che approva "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami*";
- 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 30 marzo 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 25 ottobre 2018 n. 106 Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*"
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018, n. 120 che detta le "*Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale*", per quanto applicabile;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 "*Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017*";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 12 marzo 2020, n. 65 "Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019, di approvazione dell'atto di regolazione recante "Revisione della delibera n. 49/2015 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 luglio 2021 n. 113 "Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020";
- Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013, n. 94/CU recante linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte dei servizi ai sensi della legge n. 244/2007;

5. che, in data 30.12.2009 rep. n. 011095, la Regione e FAL hanno sottoscritto il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale (esercizio della ferrovia Bari – Altamura - Gravina) con scadenza al 31.12.2021;
6. che, in data 28.09.2017 con nota prot. n. P/122 (acquisita al prot. della Regione Puglia AOO_078/2484 di pari data) FAL 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 dal 2022 al 2028, ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Reg. 1370;

7. che la Regione, constatata la convenienza della proposta commerciale di FAL, coerente con gli obiettivi di: valorizzazione del servizio di trasporto ferroviario regionale, asse portante del sistema di trasporto pubblico locale, e di riequilibrio modale tra il servizio pubblico e l'auto privata, in data 28 settembre 2017, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1480/2017, ha disposto l'aggiudicazione diretta in favore della società Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. del contratto di servizio di trasporto pubblico per ferrovia, ai sensi dell'art. 5, par. 6, del Reg. 1370 e ss.mm. e ii., a decorrere dal 1 ottobre 2018 e sino al 31.12.2027, prorogabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del medesimo Regolamento dando seguito agli obblighi di pubblicità previsti dall'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento ovvero alla pubblicazione del relativo avviso di pre-informazione al mercato, circa l'affidamento diretto a FAL del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale;
8. che, conseguentemente, sulla GUUE GU/S S189 del 03/10/2017 è stato pubblicato, conformemente a quanto disposto dal Reg. 1370, art. 7, par. 2, l'avviso di preinformazione 387772-2017-IT;
9. che i rapporti reciproci fra le Parti sono difatti regolamentati nel rispetto dei principi di cui al Reg. 1370, al fine di assicurare a FAL, 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;
10. che, con nota prot. DG/169 del 09.09.2021 (prot. r_puglia/SP13/PROT/27/09/2021/0000129) FAL ha aggiornato la proposta commerciale di cui al sub 7 con l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio per il periodo di dodici anni (2022-2033) che la Regione ha reputato di proprio interesse;
11. che la sottoscrizione di un nuovo contratto per la durata complessiva di 12 (dodici) 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, anche in considerazione degli investimenti proposti da FAL;
12. che la maggior durata del contratto consente al soggetto affidatario una maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti a proprio carico a beneficio della Regione e dei fruitori del servizio beneficiari degli effetti di investimenti altrimenti non sostenibili per durate inferiori del contratto;
13. che, nel rispetto del Reg. 1370, le Parti, con il presente contratto di servizio (nel prosieguo anche solo "**Atto**" o "**Contratto**"), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l'affidamento diretto per il periodo 2022 – 2033;

14. che, ulteriore obiettivo della Regione, condiviso da FD-TD, è massimizzare l'incremento del numero di viaggiatori che ogni giorno usano il treno, attraverso un significativo miglioramento dell'offerta ferroviaria in termini di qualità, flessibilità, frequenza e coordinamento con gli altri mezzi di trasporto, al fine di pervenire ad un riequilibrio modale del mezzo collettivo rispetto al mezzo privato, anche attraverso un modello di offerta che, con le integrazioni con gli altri gestori, incrementi la frequenza delle corse nelle aree urbane e suburbane a maggiore domanda garantendo, nello stesso tempo, la riduzione dei tempi di percorrenza nei collegamenti tra centri più distanti. La Regione indirizzerà la pianificazione degli orari dei propri servizi regionali al fine di favorirne il coordinamento nel nodo di interscambio di Bari.
15. che, il volume dei servizi minimi di trasporto pubblico oggetto delle obbligazioni di servizio pubblico descritte nel presente contratto, risulta coerente alle determinazioni di cui al par. 3.2.1 della citata DGR 2304/2019 e ss.mm. e ii.;
16. che con DGR [-]. la Regione ha autorizzato la sottoscrizione del presente Contratto;

tutto ciò premesso,

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1

(Conferma delle premesse e degli allegati)

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.
2. L'Allegato n. 4 (PEF), l'Allegato n. 3 (Condizioni minime di qualità, penali e premi), l'Allegato n. 7 (Piano degli Investimenti) al presente Contratto possono essere modificati secondo quanto previsto nei successivi articoli, previa sottoscrizione di uno specifico accordo fra le Parti che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto medesimo, mentre i rimanenti allegati vengono aggiornati previa condivisione tra le Parti.

Art. 2

(Struttura del Contratto)

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

   Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)

   Art. 2 (Struttura del Contratto)

   SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

   Art. 3 (Oggetto)

   Art. 4 (Durata ed effetti della sottoscrizione)

   Art. 5 (Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)

   Art 6 (Materiale rotabile in uso)

   Art 7 (Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

   Art 8 (Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)

Art 9 (Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)
Art. 10 (Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto e minimo garantito)
Art. 11 (Flessibilità del programma di esercizio)
Art. 12 (Interruzione dei servizi)
Art. 13 (Valorizzazione commerciale)
SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'
Art. 14 (Politica tariffaria)
Art. 15 (Politica della qualità dei servizi)
Art. 16 (Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)
SEZIONE TERZA: SISTEMI DI MONITORAGGIO
Art. 17 (Monitoraggio della qualità dei servizi)
Art. 18 (Sistema dei premi, delle penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime)
SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE
Art. 19 (Gestione tecnica 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 (Recesso)
Art. 25 (Controversia tra le Parti)
Art. 26 (Cessione dei crediti e debiti)
Art. 27 (Dichiarazioni ed obblighi)
Art. 28 (Garanzia fidejussoria)
Art. 29 (Codice etico e disciplinare)
Art. 30 (Tracciabilità dei flussi finanziari)
Art. 31 (Tutela dei dati personali)
Art. 32 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)
Art. 33 (Disposizioni finali)

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3

(Oggetto)

1. La Regione, perseguendo gli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, d'integrazione ed efficientamento dell'intero sistema regionale di trasporti, di crescita della popolazione regionale servita dai servizi di trasporto pubblico, di

incremento dei passeggeri trasportati, di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa, affida a FAL, che accetta, l'esercizio dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, di cui all'Allegato 1 (Programma di esercizio), gravato da obblighi di servizio pubblico (nel prosieguo anche "**OSP"**), nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nel presente Contratto e secondo le condizioni minime di qualità (nel prosieguo anche "**CMQ**") ivi fissate.

2. La Regione corrisponde a FAL – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente comma 1 del presente articolo - un corrispettivo, quale compensazione degli OSP di cui agli artt. 4 e 6 del Reg. 1370, il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito e la coerenza con la metodologia di calcolo, di cui all'Allegato al suddetto Reg. 1370.
3. Il presente contratto è dato secondo il paradigma *net-cost*.

Art. 4

(Durata ed effetti della sottoscrizione)

1. Il presente Atto ha durata dodecennale di cui 10 (dieci) anni per il periodo 1 gennaio 2022 – 31 dicembre 2031 in ragione dell'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario secondo quanto previsto all'art. 5 par. 6 del Reg. 1370 ed ulteriori 2 (due) anni per il periodo 1 gennaio 2032 – 31 dicembre 2033, tenuto conto degli investimenti di entità significativa previsti dal Contratto e delle relative modalità di ammortamento, ai sensi di quanto previsto all'art. 4 par. 4 del medesimo Reg. 1370.

Art. 5

(Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)

1. FAL svolge il servizio di trasporto ferroviario passeggeri di cui al precedente art. 3 secondo il Programma di Esercizio analitico annuale (Allegato 1), assicurando anche i Servizi connessi al trasporto di cui all'Allegato 2, nel rispetto delle condizioni minime di qualità dettagliate all'Allegato 3.
2. Il programma di esercizio, di cui al comma 1 del presente articolo, è strutturato secondo:
   a) il codice identificativo del treno;
   b) le stazioni di partenza e di arrivo del treno, il numero delle stazioni/fermate intermedie, la tratta di competenza e i km* treno;
   c) gli orari di partenza e di arrivo;
   d) il tempo di percorrenza;
   e) i giorni di esercizio annuo e la periodicità;
   f) la composizione minima del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale;

g) l'intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 34-octies del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179;

3. Il programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo, in dipendenza dello sviluppo del calendario di ciascun anno o in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. Detti aggiustamenti non tengono conto di eventuali produzioni straordinarie, richieste dalla Regione, che saranno oggetto di separata regolazione.
4. FAL 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 dei servizi che la Regione ha definito e come indicato all'Allegato 1.
5. Il programma di esercizio è attuato da FAL sulla base della capacità della rete e delle relative tracce che la Regione prenota nell'ambito del presente Contratto di servizio. Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio, ad ogni cambio dell'orario, sarà concordato con la Regione entro 270 (duecentosettanta) 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 (trenta) giorni prima dell'entrata in vigore. Le scadenze relative alla procedura per la formazione dell'orario annuale sono comunque, riportate e meglio definite nell'Allegato 9 (Procedure di aggiornamento del programma di esercizio).
6. È facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL e FAL.
7. Tutto il servizio di cui all'Allegato 1 è svolto in modalità ferroviaria. Nei casi previsti dal c. 3 dell'art. 34-octies del decreto-legge n. 179/2012, FAL garantirà i servizi sostitutivi di quelli ferroviari operati con modalità automobilistica affidandoli conformemente alla legislazione vigente.
8. FAL è tenuta a comunicare alla Regione, entro 24 (ventiquattro) ore dall'inizio dei servizi di cui al precedente comma, le cause e la durata della loro effettuazione.
9. FAL, entro 60 (sessanta) giorni dalla stipula del Contratto, predispone uno specifico "*Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse*" (d'ora innanzi, il "**Piano**") 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, che determina una modifica temporanea del programma di esercizio. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto. Fino alla predisposizione del Piano, FAL si impegna

a programmare i servizi sostitutivi secondo quanto in uso, dando tempestiva informazione all'utenza circa le modalità di svolgimento del servizio.

10. FAL è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività di cui al programma di esercizio, curando e garantendo:
    a) la manutenzione ordinaria (di primo e secondo livello), straordinaria (salvo quanto diversamente disposto da contratti di comodato o locazione stipulati tra le Parti) e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
    b) le condizioni di sicurezza;
    c) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'Allegato 3.
11. FAL per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, selezionati secondo le modalità previste per legge, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.
12. Le disposizioni del presente articolo, nonché le ulteriori disposizioni di cui agli artt. 3, 6, 11, 12, della Sezione Seconda del presente Atto e degli allegati nn. 1, 2, 3, 5, 7, 9 e 10, integrano e specificano gli obblighi di servizio pubblico imposti al FAL, ai sensi e per gli effetti del Reg. 1370.

Art 6

(Materiale rotabile in uso)

1. Per lo svolgimento dei servizi ferroviari di cui all'Art. 5 la Regione concede in uso a FAL, che accetta, il materiale rotabile di proprietà pubblica di cui all'Allegato 10 che FAL si impegna a conservare in buono stato d'uso, assicurandone la funzionalità e la sicurezza all'esercizio e assumendo a proprio carico tutti i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché tutti gli eventuali oneri di qualsiasi natura connessi all'utilizzo del materiale rotabile.

Art. 7

(Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

1. FAL – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente Art. 3 del Contratto – riceve, da Regione Puglia, un corrispettivo, oltre ai corrispondenti ricavi per la gestione del servizio, quali compensazioni degli OSP di cui agli artt. 4 e 6 del Reg. 1370, tali da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito ed al contempo scongiurando sovra compensazioni.
2. Il corrispettivo da riconoscere a FAL per il servizio espletato dal 1 gennaio 2022, riportato nel PEF (Allegato 4), è determinato in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, sulla base dell'allegato al Reg. 1370, e del prospetto 4 della Delibera ART n. 49/2015 e della Delibera ART n. 154/2019, tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali attribuiti alle Parti come riportati nella matrice dei rischi (Allegato 8) garantendo che la somma dei risultati netti regolatori annui di conto economico al termine del periodo 2022 – 2033 sia tendente a zero.

3. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti alla sottoscrizione dell'Atto sono riportate nell'Allegato 5; di queste si è tenuto conto nella definizione dei ricavi nel PEF.
4. Eventuali premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, non concorrono alla formazione del corrispettivo e vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva performance registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art. 18 del Contratto. 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.
5. Il corrispettivo viene erogato in quattro rate trimestrali posticipate da corrispondersi entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura. L'importo di ciascuna delle prime tre rate è pari ad 1/4 (un quarto) del corrispettivo complessivo annuale previsto nel PEF. L'importo della quarta rata viene fatturato in 2 (due) tranche: la prima per un importo pari all'80% (ottanta per cento) del totale della quarta rata, da liquidarsi entro 30 (trenta) giorni dalla data di presentazione della fattura; la seconda tranche, a saldo degli importi dovuti dalla Regione a FAL, viene fatturata sulla base dei dati relativi ai servizi svolti in ciascuna annualità e liquidata insieme a penali e forme di mitigazione/riduzione delle stesse; la fattura a saldo sarà emessa entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. La Regione, in correlazione all'evoluzione delle tempistiche di trasferimento delle risorse statali, si riserva di aderire alla richiesta di FAL di una maggior frequenza dei pagamenti valutandone gli effetti positivi sul PEF in termini sia di minor costo che di minor remunerazione del capitale investito netto.
6. In caso di prestazioni eseguite da sub-affidatari il pagamento delle medesime è comunque eseguito nei confronti di FAL che resta obbligata agli adempimenti previsti dalle norme vigenti tanto nei confronti della Regione quanto nei confronti dei soggetti sub-affidatari;
7. 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 FAL gli interessi legali al tasso stabilito dalle norme vigenti, emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi di quanto disposto dal D.Lgs. n. 231/2002.

Art. 8

(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 il combustibile di trazione, ove pertinente, sono riconosciuti a FAL 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 FAL, in applicazione del

sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art. 21 del D. Lgs. n. 112/2015, per quanto applicabile.

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

Art. 9

(Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico-finanziario del Contratto, le Parti procedono, di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, acquisito il consuntivo non ancora certificato dal revisore contabile dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali (del PEF - Piano Economico Finanziario) con quelli consuntivi (del CER – Conto Economico Regolatorio) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime del PEF.
2. Il CER – certificato da revisore contabile secondo quanto previsto dalla Delibera ART n. 120/2018, misura 4, punto 12 è trasmesso, unitamente alla relazione illustrativa dei suoi contenuti, alla Regione entro 120 (centoventi) giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio; eventuali differenze rispetto alle risultanze del comma 1 del presente articolo, saranno contabilizzate entro dicembre dello stesso anno. Nei medesimi termini dovranno essere trasmesse alla Regione le informazioni ed i dati secondo i formati dei contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART n. 120/2018 e delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della misura 4 della medesima Delibera.
3. Tra le risultanze del CER certificato e le previsioni del PEF è effettuato un confronto annuale per verificare l'eventuale scostamento tra essi.
4. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:

    a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CER) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Risultato netto PEF), risulti una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola tre per cento (±0,3%) 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) del presente comma, faccia registrare uno scostamento eccedente la predetta fascia (±0,3%) e sia inferiore alla fascia della successiva lettera c) (±5%) del presente comma, 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 8, è registrato e

accantonato (rispettivamente, a credito o a debito) per essere, poi, compensato alla fine del periodo regolatorio, ovvero in occasione delle verifiche intermedie con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi, ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo comma 8 del presente articolo;

c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) del presente comma, faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno cinque per cento (±5%) dei ricavi operativi, sempre previo scomputo delle componenti di costo e ricavo, a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi, di cui all'Allegato 8, 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 adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7, comma 1 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo, quindi, l'Allegato 4 al presente Contratto, previa trasmissione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai fini dell'assolvimento degli obblighi di cui alla delibera n. 120/2018.

5. Fermo restando quanto sopra, le Parti provvedono in ogni caso 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 adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo quindi l'allegato (Allegato 4) al Contratto, nelle seguenti ulteriori ipotesi:
   a) nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma, del presente articolo, e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;
   b) nel caso in cui il volume di produzione programmata (secondo le procedure previste dall'allegato 9 al contratto) dei servizi, vari all'interno del periodo regolatorio di riferimento, di oltre il ±2% (più/meno due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF, nel medesimo periodo regolatorio, in termini di percorrenza;
   c) nel caso di variazioni superiori a ± 50 *basis point* dell'indice relativo al "costo medio ponderato del capitale investito" (WACC) di cui alla Misura 17, Allegato A alla deliberazione n. 154/2019 pubblicato annualmente dall'Autorità di regolazione dei trasporti.
   d) nei casi di adeguamenti a sopravvenute disposizioni normative, amministrative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;

e) nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nell'eventuale adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturale, superiori a 180 giorni rispetto alle previsioni a PEF, non giustifichino o non consentano la realizzazione dei relativi incrementi e o del ripristino della produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel medesimo PEF (Allegato 4);

6. Nei casi previsti ai precedenti commi 4 e 5, le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, ove applicabile, entro 60 (sessanta) giorni dalla trasmissione del CER, prevista entro il mese di maggio. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo:
   a) sui fattori di produttività;
   b) sul corrispettivo;
   c) sulle tariffe;
   d) sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 15 del Contratto;
   e) sul livello dei servizi.
7. FAL, sulla scorta delle informazioni in proprio possesso, informa e aggiorna tempestivamente la Regione circa le eventuali variazioni delle previsioni di variazione di produzione dei servizi ferroviari presenti nel PEF (Allegato 4). Nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nei piani di adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali, non comportino la realizzazione degli incrementi e o del ripristino di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4), nessuno degli oneri connessi a tali eventi potrà essere posto in capo a Regione.
8. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 (sessanta) giorni dall'apertura delle trattative, le stesse hanno diritto di risolvere consensualmente il presente Atto, fermo restando l'obbligo, per FAL, di garantire il servizio per i successivi 12 (dodici) mesi.
9. Al termine del terzo, sesto e nono anno di vigenza contrattuale, a valle della ridefinizione del PRO per il relativo periodo regolatorio triennale, le Parti effettuano una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER accantonati a credito e a debito degli anni precedenti, a norma del comma 3 del presente articolo, e definiscono la conseguente regolazione del relativo saldo.
10. Infine, la tabella di Listino Prezzi (Allegato 6) condivisa tra le Parti, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, FAL 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 4, lettera a) del presente articolo.

11. Entro il mese di maggio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER dell'anno precedente, le Parti procedono al consuntivo dell'esercizio in questione, registrando, come da prassi, il relativo risultato netto regolatorio e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEF. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi, ovviamente, quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.
12. Laddove al termine della compensazione finale residui un saldo totale a favore dell'una o dell'altra Parte, l'importo corrispondente 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 120 (centoventi) giorni.
13. La Regione prende atto che, nella determinazione dei costi e dei ricavi, FAL ha tenuto conto di quanto riconosciuto relativamente alla circolazione sui servizi ferroviari al personale 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, le Parti procedono ad una rimodulazione del PEF. Qualora entro 60 (sessanta) giorni dall'intervenuto accertamento della incapienza dei fondi non si raggiunga l'accordo su detta rimodulazione, FAL procederà, anche in corso d'orario e previa comunicazione alla Regione, ad effettuare interventi per la riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi.
2. Tali interventi, finalizzati a mantenere l'originario equilibrio economico del presente Contratto, dovranno essere tali da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata, o che non potrà essere erogata a FAL.
3. La Regione garantisce a FAL lo svolgimento di prestazioni di cui al programma di esercizio (Allegato 1) del presente Contratto, tale da assicurare un corrispettivo minimo annuo corrispondente all'80% (ottanta per cento) dei corrispettivi previsti a PEF per ciascun anno su cui incide l'incapienza dei fondi stanziati.

Art. 11

(Flessibilità del programma di esercizio)

1. L'offerta commerciale, di cui al programma di esercizio (Allegato 1), 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 FAL, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi, di cui al precedente articolo 9, comma 9

del Contratto (Allegato 6). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.

3. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura, o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa, ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, FAL può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione alla Regione e alla clientela, almeno 30 (trenta) giorni prima della variazione dell'offerta, nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato 3. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.
4. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, FAL 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 come definite dalla Fiche UIC450-2 edizione 2009, quali calamità naturali, terremoti, sommosse, nonché scioperi e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposti dalle Autorità, nonché da cause imputabili a FAL o al Gestore dell'Infrastruttura – genereranno effetti economico-finanziari in sede di CER e, quindi, in sede di consuntivazione annuale fra quest'ultimo e il PEF, come previsto al precedente art. 9 del Contratto.
2. Qualora le variazioni di produzione temporanee rispetto al programma di esercizio siano imputabili a FAL, le stesse sono valutate ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato 3
3. In caso di sciopero, FAL garantisce le prestazioni indispensabili di cui all'Allegato 1, stabilite con accordo siglato tra FAL e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla Legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e ss.mm.ii. FAL garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla Regione e alla clientela.
4. FAL, 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, anche ulteriori e diverse da quelle classificate come forza maggiore dal Gestore dell'Infrastruttura, le Parti tengono conto – anche ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato 3 – del programma di esercizio straordinario messo a punto nell'occasione da FAL.

Art. 13

(Valorizzazione commerciale)

1. FAL ha facoltà di procedere a qualsiasi iniziativa di valorizzazione commerciale dei beni funzionali allo svolgimento del servizio, salvo formalizzato dissenso da parte della Regione, da pervenire entro 10 giorni dalla relativa comunicazione di FAL, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.
2. FAL 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 in coerenza con i "principi generali in materia tariffaria" di cui all'art 26 della L.R. 18/2002.
2. La Regione, ai sensi del presente Atto, corrisponde, direttamente a FAL, 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, stabilisce che:

- l'agevolazione per i ragazzi prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante, oltre i 10 anni si intenderà applicato il prezzo pieno adulti;
- annualmente, a far data dal 1° gennaio degli anni: 2023, 2025 e dal 2027 al 2033, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente, risultasse inferiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento previsto del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente risultasse superiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento NIC previsto per legge, assorbente l'incremento dello 0,9% prospettato;
- a far data dal 1° gennaio degli anni 2022, 2024 e 2026, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente del 3,5% (tre virgola cinque per cento), 5% (cinque per cento) e 3,5% (tre virgola cinque per cento);

4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento e l'incremento delle tariffe di cui al precedente comma 3 del presente articolo, come previsto nel PEF, contribuiscono all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione intervenga per non effettuarli, o siano di valore inferiore a quelli previsti nel PEF, l'importo del mancato/minore adeguamento/incremento non sarà computato nel calcolo di cui all'art. 9, comma 4, lettera a).
5. I clienti sono tenuti a salire sui mezzi muniti di idoneo titolo di viaggio convalidato secondo le norme in vigore; in caso contrario, i trasgressori sono soggetti alle sanzioni di legge.
6. Gli importi delle sanzioni/regolarizzazioni/sovrapprezzi alla clientela sono quelli di cui all'Allegato 5 al presente Atto. Salvo diverse e successive disposizioni, che verranno comunque indicate nella Carta dei Servizi di FAL, è prevista la possibilità di acquistare il biglietto a bordo treno senza pagamento di alcun sovraprezzo, nei casi dettagliati all'Allegato 5; negli altri casi è ammesso l'acquisto a bordo con pagamento di un sovrapprezzo di 3 (tre) euro e previo avviso al capotreno.
7. FAL provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri e 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.
8. FAL si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutelare la sicurezza personale del viaggiatore secondo il "*Piano Operativo di sicurezza e controlleria*", che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Detto Piano, che sarà predisposto anche con il coinvolgimento delle FF.OO., definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
9. FAL ha facoltà di adottare – decorsi 30 (trenta) giorni dalla data della comunicazione alla Regione e in assenza di opposizione da parte di quest'ultima – ulteriori azioni sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa - lavoro e casa – scuola e la mobilità turistica anche in collaborazione con gli enti locali, anche combinati con altre prestazioni o servizi, purché compatibili con il servizio gravato da OSP e con altri servizi di trasporto gravati da OSP istituiti a livello regionale, in conformità con la legge regionale 31 ottobre 2012 n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale*".
10. FAL 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. Secondo quanto definito nell'Allegato 2 "Servizi connessi al trasporto" e nell'Allegato 3, le condizioni minime di qualità (CMQ) e la Rete di vendita, potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
11. Resta fermo che FAL si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione, e/o di recedere dalle integrazioni tariffarie, e/o modali, vigenti alla data del presente Atto, qualora le stesse risultino

economicamente penalizzanti per FAL e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.

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

Art. 15

(Politica della qualità dei servizi)

1. FAL si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto, ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.
2. FAL eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato 3 del Contratto. Il rispetto delle condizioni minime di qualità è verificato attraverso il monitoraggio dei servizi 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, FAL 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 le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ), di cui all'Allegato 3 del Contratto potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
4. FAL 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, FAL predispone, condividendolo con la Regione, un "Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese", fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
5. FAL effettua, almeno due indagini 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, FAL, deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità. Le Parti condividono che la rilevazione della *Customer satisfaction* si conforma ai requisiti della misura 5 della delibera ART n. 16/2018, integrando il sistema attuale,

per quanto possibile e senza costi aggiuntivi, entro 3 (tre) mesi dalla sottoscrizione del Contratto, e garantendo la piena conformità a partire dal nuovo affidamento di cui FAL disporrà.

6. FAL elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente, con indicazione degli standard e degli obiettivi del Contratto, nonché gli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità (CMQ), di cui alla Delibera ART 16/2018. FAL si impegna a pubblicare, entro il 31 marzo di ogni anno, la Carta dei Servizi sul proprio sito internet. Per gli anni successivi al 2022, FAL si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il 30 ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro 30 (trenta) giorni dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si deve considerare approvata e FAL procede a pubblicarla sul proprio sito internet. FAL, in fase di elaborazione 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. FAL, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2, c. 416, lett. f) della legge n. 422/2007, si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di € 6'000,00 (euro seimila/00) le attività di cui alle lett. b), c), d) del citato articolo della medesima legge, a ristoro di spese per attività approvata dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.
7. FAL rende disponibili alla Regione, in occasione di ogni cambio di orario, i dati di orario nel formato aperto (Open data) ed editabile GTFS (General Transit Feed Specification), completo in ogni sua informazione, anche facoltativa.

Art. 16

(Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

1. FAL si impegna a garantire il piano di investimenti finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, all'adeguamento degli impianti di manutenzione, al potenziamento dell'infrastruttura informatica come dettagliatamente indicato nell'Allegato n. 7 del Contratto, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato.
2. Gli investimenti complessivi a carico di FAL ammontano a circa 7 milioni di euro per rinnovo del materiale rotabile dedicato al servizio di trasporto passeggeri per ferrovia oggetto del presente contratto, per un totale di 3 (tre) treni a tre casse di ultima generazione - in cofinanziamento con la Regione Puglia.
3. FAL, nell'ambito del Contratto, procede all'ammortamento del valore degli investimenti, applicando le misure regolatorie ART ed i principi contabili nazionali (OIC: Organismo Contabile Nazionale), adottati da FAL.
4. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di FAL, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico al nuovo Affidatario l'obbligo di acquistare, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile

e il valore di mercato alla data di cessione, il materiale rotabile utilizzato da FAL in forza del presente Contratto. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, FAL potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo contratto di acquisto al nuovo Affidatario; in tal caso, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico a quest'ultimo l'obbligo di subentrare in detto contratto ed a restituire a FAL gli importi di corrispettivo, già liquidati al fornitore, facendosi, inoltre, carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.

5. Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da FAL, la Regione può richiedere a quest'ultima di cedere la proprietà del materiale rotabile, o nel caso in cui non sia stato ancora consegnato/collaudato, del contratto di acquisto con il fornitore, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile e il valore di mercato alla data di cessione. In tale caso, FAL si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile.
6. Il trasferimento della proprietà e il subentro al servizio sono subordinati al pagamento integrale di quanto dovuto a FAL.

SEZIONE TERZA: SISTEMA DI MONITORAGGIO

Art. 17

(Monitoraggio della qualità dei servizi)

1. FAL fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità, definite nell'Allegato 3 del Contratto, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate;inoltre FAL trasmette annualmente la relazione illustrativa di cui alla Deliberazione ART n. 120/2018, nella quale sono adeguatamente evidenziate le performance e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, ove possibile, quelle preventive.
2. FAL illustra annualmente alla Regione i risultati conseguiti. La Regione ha facoltà di chiedere a FAL 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. Le Parti valutano il rispetto delle CMQ ed indicano le eventuali azioni di miglioramento.
3. La Regione si riserva di verificare il rispetto delle CMQ del servizio, ivi inclusa la puntualità, ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture, o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
4. Le verifiche sono formalizzate in contraddittorio con i rappresentanti di FAL.
5. Relativamente alla verifica della qualità erogata, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano al personale di FAL le evidenze negative dell'ispezione, redigendo, a conclusione della visita ispettiva, un verbale di accertamento controfirmato da

entrambe le Parti, con riportate eventuali diverse indicazioni da parte del Personale di Accompagnamento FAL. La Regione provvederà ad inoltrare via pec (posta elettronica certificata) a FAL gli esiti delle verifiche, secondo le modalità stabilite al successivo articolo 17 comma 6 del Contratto.

6. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni di competenza della Regione è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione, o a rilevatori individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative e annuali.
7. FAL è tenuta a fornire 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/metro quadrato, 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). FAL 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). FAL effettua giornalmente dette rilevazioni sui treni equipaggiati con sistemi conta passeggeri e si impegna a fornire i dati, a richiesta della Regione, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione.
8. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.
9. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, FAL cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura, affinché la Regione sia abilitata con n. 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". Per la rete gestita da FAL, la Parte si impegna entro 12 mesi dalla sottoscrizione del presente contratto a garantire il suddetto adempimento.

Art. 18

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

1. Le Parti, anche con riferimento alla Delibera ART n. 16/2018 ed alla Delibera ART 106/2018, hanno individuato le CMQ con i relativi indicatori di qualità, valori obiettivo, in funzione dei quali possono maturare premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'Allegato 3 del Contratto.
2. Nel caso di maturazione di premi, gli stessi sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.

3. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità non potrà superare il 1,5% (uno virgola cinque per cento) del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF (Allegato 4). 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 delle penali potranno determinare per FAL un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4, comma 6 del D.Lgs. 70/2014, è consentita l'applicazione di penali a FAL solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.
4. La Regione e FAL si danno reciprocamente atto che le CMQ e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Reg. 1371/2007. Le somme che FAL dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Reg. 1371/2007 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 possono essere utilizzati dalla Regione, a beneficio della clientela, anche, eventualmente, in forma di buoni sconto (indennità per abbonati), da intendersi convenzionalmente emessi a compensazione delle indennità da ritardo, previste all'art. 17 del citato Reg. 1371/2007 Per la determinazione dell'indennità per abbonati è utilizzato l'indicatore di scostamento orario entro cinque minuti a destino, misurato per linea e per mese, considerando tutte le cause di ritardo.
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 (dieci) giorni dalla data di accertamento della medesima. FAL, entro 10 (dieci) 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 (dieci) giorni dal ricevimento delle medesime e comunque, entro 60 (sessanta) 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 FAL.

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19

(Gestione Tecnica del Contratto)

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, potrà istituirsi anche su richiesta di una delle Parti un "Tavolo Tecnico di Gestione del Contratto", paritetico e tematico, composto da:
    a) due rappresentanti di FAL;
    b) due rappresentanti della Regione.

2. Nell'ambito del tavolo, le Parti si confrontano sull'interpretazione e sull'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali e all'esame dei Piani di cui agli articoli 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 15 del Contratto.
3. Il tavolo è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di FAL.

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 del presente articolo sono trasmessi da ciascuna delle Parti all'ART in formato aperto/editabile.
3. Fatta salva ogni diversa previsione normativa, le Parti si impegnano a mantenere la riservatezza delle informazioni acquisite in base al presente Atto e ad utilizzarle esclusivamente per la gestione dello stesso.

Art. 21

(Clausola Fiscale)

1. 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.
2. Il presente Contratto, sarà registrato in caso d'uso, secondo la disciplina applicabile.
3. L'imposta di bollo relativa alla stipula ed alla registrazione del presente contratto è a carico di FAL ed, ai sensi del DPR n. 642/72, è assolta a mezzo versamento con mod. F24 (cod tributo: xxxx), effettuato in data xx/xx/xxxx per € xxxxxxx;

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 Reg. 1370), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 9, commi 12. Il versamento dalla Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche che saranno definite, e, comunque, entro, e non oltre, 6 (sei) mesi dalla risoluzione.

2. In particolare la Regione, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti inadempimenti:
   a. abbandono o sospensione ingiustificato del servizio;
   b. ingiustificate e gravi, reiterate o permanenti irregolarità nell'esercizio che ne compromettano la regolarità o la sicurezza;
   c. grave violazione delle prescrizioni dettate dagli Enti competenti nell'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio;
   d. superamento della soglia per le penali secondo quanto definito dall'ART nella Delibera 16/2018, Misura 4, punto 7,prima dell'abbattimento di cui al comma 3 del l'Articolo 18 del Contratto;
   e. mancata ottemperanza a norme imperative di legge o regolamentari ed in particolare nel caso di sostituzione, anche parziale, di terzi nella gestione del servizio, ove questa non sia autorizzata dalla Regione;
   f. qualora FAL sia sottoposta a procedura di fallimento, oppure ad altra procedura concorsuale di liquidazione;
   g. qualora FAL perda i requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente in materia di rilascio della licenza ferroviaria;
   h. La Regione risolve il Contratto nei seguenti casi:
      - qualora, nei confronti di FAL sia intervenuta la decadenza dei requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente, per aver prodotto falsa documentazione o dichiarazioni mendaci;
      - qualora, nei confronti di FAL sia intervenuto un provvedimento definitivo che dispone l'applicazione di una o più misure di prevenzione di cui al codice delle leggi antimafia e delle relative misure di prevenzione, ovvero sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i reati di cui all'articolo 80 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss. mm. ed ii.
   i. inadempimento, da parte di FAL, delle obbligazioni previste all'art. 28;
3. In particolare FAL, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti inadempimenti:
   a. nel caso di tardivo pagamento di tre rate trimestrali consecutive rispetto ai termini di cui al precedente articolo 7;

b. nel caso in cui la Regione non assicuri a FAL il corrispettivo annuo minimo garantito di cui al precedente articolo 10, comma 3;

4. A seguito della risoluzione conseguente all'inutile decorrenza del termine fissato ai sensi del comma 1 del presente articolo, FAL è tenuta comunque al proseguimento del servizio alle medesime condizioni di cui al presente Contratto per i primi 12 (dodici) mesi successivi alla sopra richiamata decorrenza. Decorso il predetto periodo, le Parti concorderanno le condizioni tecniche, economiche e finanziarie del successivo periodo di continuità del servizio che non potrà comunque superare il limite temporale previsto dalla norma applicabile.
5. È vietata, a pena di nullità, la cessione del Contratto. Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico - organizzativo ed economico-finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti casi:
    a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione societaria di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.;
    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 sopravvenga la cessazione degli effetti del Contratto per cause legate a provvedimenti di natura giurisdizionale, le somme eventualmente necessarie a garantire l'equilibrio economico - finanziario del Contratto per la frazione di vigenza dello stesso, saranno versate dalla Parte debitrice secondo le tempistiche concordate in un Piano di Rientro della durata massima di 5 (cinque) anni, da redigersi entro 1 (uno) anno dalla cessazione del Contratto stesso.
2. Le Parti concordano che nel caso in cui si verifichi la condizione di cui sopra il presente Contratto rimarrà comunque in vigore fino alla conclusione della nuova procedura per l'affidamento del servizio ed al relativo avvio del servizio, ferma restando la rimodulazione del PEF.

Art. 24

(Recesso)

1. La Regione, secondo quanto previsto dal'art. 1671 del Codice Civile, si riserva il diritto di recedere dal Contratto nel caso in cui siano venute meno le esigenze di interesse pubblico per le quali il Contratto è stato stipulato ovvero siano sorte nuove e prevalenti esigenze di interesse pubblico.

Art. 25

(Controversie tra le Parti)

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto, che non hanno trovato composizione nell'ambito del Tavolo Tecnico di Gestione 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 Bari.
4. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

Art. 26

(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 intermediari bancari e finanziari autorizzati e vigilati dalla Banca d'Italia.
2. Entro 20 (venti) 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. 27

(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 del presente articolo, 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. 28

(Garanzia fidejussoria)

1. FAL, a garanzia dell'esatto adempimento di tutte le obbligazioni di cui al presente contratto, si obbliga a fornire – entro e non oltre trenta giorni dalla sottoscrizione del presente contratto - garanzia fideiussoria, prestata da primario istituto bancario o assicurativo, nella misura pari al 1,5% del corrispettivo annuo stimato a PEF (in allegato 4), con termine al sesto mese successivo alla scadenza delle su indicate obbligazioni.

Art. 29

(Codice etico e Disciplinare)

1. Le Parti si impegnano a rispettare i principi contenuti nei rispettivi Codici Etici/Disciplinari. Detti Codici, seppur non allegati al presente Atto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.
2. In caso di violazione da parte di FAL del proprio Codice Etico e/o da parte della Regione delle seguenti norme: L. 6 novembre 2012, n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella Pubblica Amministrazione", DPR 16 aprile 2013, n. 62 "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici", entrambe le Parti avranno il diritto di risolvere il presente Atto, ai sensi e per gli effetti, dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

Art. 30

(Tracciabilità dei flussi finanziari)

1. La normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari, di cui all'art. 3 della L. 136/2010 e s.m.i., trova applicazione nei confronti di FAL. FAL, in ottemperanza alla richiesta della Regione, assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari e fornirà le indicazioni relative al conto corrente dedicato e le generalità dei soggetti delegati ad operare sullo stesso. La mancata ottemperanza di tali obblighi costituisce grave inadempimento, suscettibile di determinare la risoluzione del contratto, ai sensi dell'art. 22 del medesimo.

Art. 31

(Tutela dei dati personali)

1. Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, e successive modifiche ed integrazioni, in considerazione del Regolamento UE n. 2016/679, si riporta quanto segue.
2. Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all'esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali acquisiti nella fase di gestione per le finalità amministrative e/o contabili e per la corretta esecuzione di tutto quanto previsto, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. n.196/2003, così come modificato dal D.Lgs. n. 101/2018 e s.m. e i., in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.
3. 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).

4. I dati personali raccolti nell'ambito della fase di esecuzione del presente Contratto rientrano nelle categorie dei "Dati Comuni" acquisiti direttamente dalle Parti contraenti o dai dipendenti dei contraenti: dati anagrafici, dati di contatto.
5. I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.
6. Per la Regione Puglia il titolare del Trattamento dei Dati è "Regione Puglia" Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI, rappresentata dal Presidente, rappresentante designato al trattamento per conto del Titolare è il Dirigente pro-tempore della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità, ing. Carmela Iadaresta, contattabile all'indirizzo mail: c.iadaresta@regione.puglia.it, con sede legale in Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI. Per la Regione Puglia il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è la dott.ssa Rossella CACCAVO contattabile all'indirizzo mail: rpd@regione.puglia.it.
7. Per FAL, il Titolare del Trattamento è Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., con sede legale e amministrativa in Bari, corso Italia, 8. Per FAL il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è il dott. Vito Chieti, contattabile all'indirizzo e-mail: dpo.fal@prospettivehitech.com;
8. 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 che trattasi. 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.
9. Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 32

(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. FAL si impegna a individuare e rispettare misure equivalenti, idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.
3. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, le Parti si obbligano a segnalare con la massima tempestività all'altra Parte di aver subito un eventuale attacco informatico. Resta inteso che in caso di inadempimento parziale o integrale la Parte interessata avrà facoltà di risolvere il presente Atto ai sensi dell'art. 1456 c.c. e, indipendentemente dall'esercizio di tale facoltà, il diritto all'integrale risarcimento dei danni subiti in conseguenza dell'inadempimento.

Articolo 33

(Disposizioni finali)

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

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Puglia _____

Per Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. _____

Allegati al presente Atto:

1. Programma di Esercizio;
2. Servizi connessi al trasporto;
3. Condizioni minime di qualità, penali e premi;
4. PEF – Piano Economico Finanziario;
5. Sistema tariffario;
6. Listino Prezzi servizi di trasporto;
7. Piano Investimenti;
8. Matrice dei rischi;
9. Procedure di aggiornamento del programma di esercizio;
10. Elenco materiale rotabile;
11. Piano di adeguamento infrastruttura.

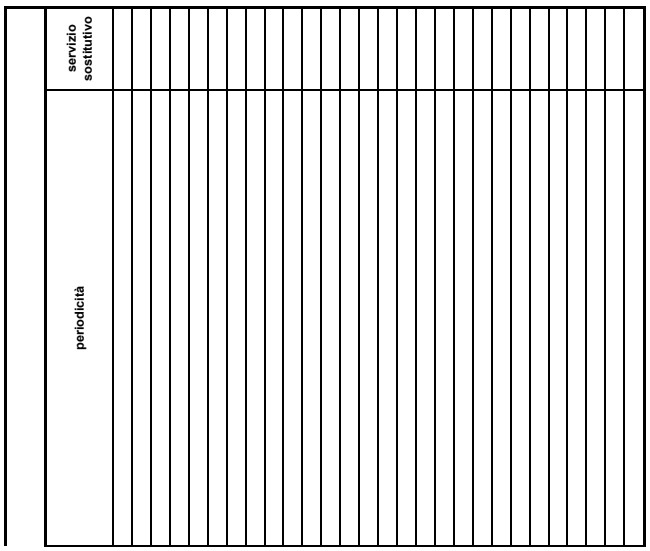
Programma di Esercizio

denominazione Treno	origine (fermata Partenza)	destinazione (fermata Arrivo)	Ora partenza	Ora aarrivo	lunghezza_ relazione [km]	tempo percorrenza [minuti]	Velocità commerciale	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti totali	gg circolazione/anno	Treni*km/anno
101	BARI	GRAVINA	05.10	06.34	60,055	84	42,90	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72
103	BARI	GRAVINA	06.16	07.46	60,055	90	40,04	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
105	BARI	GRAVINA	07.49	09.15	60,055	86	41,90	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
107	ALTAMURA	GRAVINA	08.26	08.37	11,710	11	63,87	0	ST	1	152	303	304	3.559,84
109	BARI	GRAVINA	09.57	11.20	60,055	83	43,41	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
111	BARI	GRAVINA	10.47	12.12	60,055	85	42,39	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72
113	BARI	GRAVINA	11.32	12.56	60,055	84	42,90	8	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
115	BARI	GRAVINA	12.37	14.01	60,055	84	42,90	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
117	BARI	GRAVINA	13.39	15.03	60,055	84	42,90	9	ST - SB	2	250	487	281	16.875,46
119	BARI	GRAVINA	14.02	15.24	60,055	82	43,94	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72
121	BARI	GRAVINA	14.46	16.10	60,055	84	42,90	8	ST	1	152	303	304	18.256,72
123	BARI	GRAVINA	15.39	17.05	60,055	86	41,90	10	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
125	BARI	GRAVINA	16.53	18.17	60,055	84	42,90	10	ST	1	152	303	304	18.256,72
127	BARI	GRAVINA	17.40	19.06	60,055	86	41,90	9	ST	1	152	303	281	16.875,46
129	BARI	GRAVINA	18.06	19.30	60,055	84	42,90	10	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
131	BARI	GRAVINA	19.16	20.41	60,055	85	42,39	9	ST -SB	2	250	487	304	18.256,72
133	BARI	GRAVINA	20.01	21.25	60,055	84	42,90	8	ST	1	152	303	304	18.256,72
135	BARI	GRAVINA	20.52	22.17	60,055	85	42,39	8	ST	1	152	303	304	18.256,72
137	BARI	GRAVINA	21.26	22.49	60,055	83	43,41	9	ST	1	152	303	304	18.256,72
139	BARI	GRAVINA	22.14	23.34	60,055	80	45,04	8	ST	1	152	303	304	18.256,72
100	GRAVINA	BARI	4.46	6.05	60,055	79	45,61	8	ST	1	152	303	304	18.256,72
102	GRAVINA	BARI	5.47	7.11	60,055	84	42,90	9	ST	1	152	303	304	18.256,72
104	GRAVINA	BARI	6.07	7.31	60,055	84	42,90	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72
106	GRAVINA	BARI	6.41	8.01	60,055	80	45,04	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72
108	GRAVINA	BARI	7.20	8.47	60,055	87	41,42	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
110	GRAVINA	BARI	7.53	9.13	60,055	80	45,04	8	ST	1	152	303	281	16.875,46
112	GRAVINA	BARI	8.09	9.33	60,055	84	42,90	9	ST	1	152	303	304	18.256,72
114	GRAVINA	BARI	8.47	10.09	60,055	82	43,94	8	ST	1	152	303	304	18.256,72
116	GRAVINA	BARI	9.32	10.57	60,055	85	42,39	8	ST	1	152	303	304	18.256,72
118	GRAVINA	BARI	10.14	11.42	60,055	88	40,95	9	ST	1	152	303	281	16.875,46
120	GRAVINA	BARI	11.26	12.49	60,055	83	43,71	9	ST	1	152	303	304	18.256,72
122	GRAVINA	BARI	12.28	13.50	60,055	82	43,94	9	SB - ST	2	250	487	304	18.256,72
124	GRAVINA	BARI	13.34	14.58	60,055	84	42,90	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
126	GRAVINA	BARI	14.15	15.49	60,055	94	38,33	10	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
128	GRAVINA	BARI	15.41	17.05	60,055	84	42,90	8	SB - ST	2	250	487	304	18.256,72
130	GRAVINA	BARI	16.20	12.00	60,055	92	37,17	10	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
132	GRAVINA	BARI	17.32	19.01	60,055	89	40,49	10	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
134	GRAVINA	BARI	18.41	20.12	60,055	91	39,60	9	ST	1	152	303	304	18.256,72
136	GRAVINA	BARI	19.42	21.05	60,055	83	43,41	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
138	GRAVINA	BARI	20.58	22.24	60,055	86	41,90	8	ST	1	152	303	304	18.256,72
140	GRAVINA	BARI	21.48	23.12	60,055	84	42,90	9	SB - ST	2	250	487	304	18.256,72

Programma di Esercizio

denominazione Treno	origine (fermata Partenza)	destinazione (fermata Arrivo)	Ora partenza	Ora aarrivo	lunghezza_ relazione [km]	tempo percorrenza [minuti]	Velocità commerciale	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti totali	gg circolazione/anno	Treni*km/anno
							43,08				224			728.304

periodicità	servizio sostitutivo
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	
LMMGVS	


servizio sostitutivo
periodicità

ALLEGATO 2

Servizi Connessi – Rete di vendita diretta:e biglietterie Self service

I titoli di viaggio (biglietti e abbonamenti) possono essere acquistati presso:

a) le biglietterie di stazione,
b) le emettitrici self-service
c) i rivenditori privati autorizzati
d) il sito www.ferovieappulolucane.it,
e) App (gratuita) FAL tecnologia ANDROID e Tecnologia IOS

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

1. Biglietterie

L'elenco delle biglietterie attive, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è riportato nella seguente tabella

I titoli di viaggio F.A.L., s.r.l. tutti da considerarsi personali ed incedibili, possono essere acquistati :

1) Presso le rivendite di stazione fornite di postazione banco vendita informatizzata, ubicate all'interno degli impianti ferroviari di:

	Elenco biglietterie di Stazione il presente elenco riporta il numero di emettitrici da banco e di self service	
		Sportelli
Bari C.le/Scalo - Policlinico Ditta Todisco	Ditta Tabaccheria Todisco s.a.s Corso Italia, 14 cell. 389/4273779 dal Lunedi al Venerdì 07:00 - 20:30 , Sabato 07:00 - 21:30 Interno Stazione FAL	1
		self
		4

Modugno Ditta Spagnolo Sergio	Piazza Casavola , n.2 Orario Circolazione Treni Tel. 080/5367500 Interno Stazione FAL di Modugno	Sportelli
		1
		self
		1
Palo del Colle Ditta 4M Ditta Balzano	Interno Stazione FAL di Palo - Piazzale Guaccero s.n. Orario Circolazione treni cell. 3479305451	Sportelli
		1
		self
		1
Binetto	Via Stazione ,87 Interno Stazione Binetto Orario Circolazione Treni	Sportelli
		self
		1
Grumo Appula Ditta Presa Antonio	Interno stazione FAL di Grumo Appula Via Rella,86 cell. 347/7639801 Orario Circolazione treni	Sportelli
		1
		self

		1
Toritto Ditta G.M.P.	Viale dei Caduti s.n. - Interno Stazione FAL - Orario Circolazione Treni	Sportelli
		1
		self
		1
Ditta C.I.F.A.	Largo Epitaffio, 3/4 - Interno Stazione FAL Orario Circolazione treni	Sportelli
		1
		self
		1
Gravina in Puglia Ditta Sidion Viaggi	Via Madonna delle Grazie, 38 Interno Stazione FAL - Orario Circolazione Treni	Sportelli
		1
		self
		1

Elenco Biglietterie dei rivenditori Privati Autorizzati

Bari	Tabacchi Mincuzzi - Via Amendola n. 145/E tel. 080/5541170 Orario di apertura 07:30 - 13:00 16:00 - 20:30
	Tabacchi Iannone Via Tommaso Fiore n. 19 tel 080/5744934 orario di Apartura 07:00 - 13:30 15:30 20:30
	Tabacchi Volpicella via della Costituente, 1 Tel. 080/ 5421515 Orario di Apertura 6:30 - 21:00
	Tabacchi Armenise Via F. Crispi n. 207 Tel. 080/5278243 orario di apertura 7:00 - 13:30 16:00 - 20:30
	Tabacchi Lupis via A. Salandra 42/B tel. 080/5424683 orario di apertura 7:45 - 13:15 16:00 - 20:30
	Tabacchi Ronzulli Eleonora Via Camillo Rosalba, n. 47/V tel. 080/5045509 Orario di apertura 8:00 - 13:30 16:00 - 20:30
	Tabacchi Gagliardi Via Re David,n.193 tel. 080/552019 orario di apertura 8:00 - 14:00 16:30- 20:30
	Tabacchi Arena Via Re David, n. 170/E tel. 080/5569979 orario di apetura 7:00 - 14:00 15:30 - 21:00
	Tabacchi Rtanzi via Fanelli, n. 215 tel. 080/5020798 orario di apertura 7:30 - 13:30 16:00 - 20:30
	Edicola Macina Via Papa Pio XII tel. 080/5610447 Orario di apertura 6:00 - 20:00

Edicola Traversa Via Omodeo tel. 3894403150 orario di apertura 5:50 - 14:00 17:00 - 20:00
Cofee Inn Viale G. Di Vittorio, 61 tel. 080/9640056 orario di apertura 4:45 - 19:30

Modugno	Edicola Di Modugno Via Roma, 101/A tel 080/5367163 Orario di apertura 05:00 - 13:00 16:30 - 21:00
	Tabacchi Amendolagine Corso Umberto I, n, 1 tel 080/5327696 Orario apertura 07:30 - 13:30 15:30 - 20:30
	Tavacchi Boniello via Roma n. 20/B, tel. 080/5328653 orario di apertura 06:30 – 13:30 15:30 – 20:30
	Edicola Sciannimanico Via Fanin, n.64 tel. 080/5353267 Orario di apertura 07:00 - 13:45 16:00 - 21:00 chiusura la Domenica dalle 08:00 alle 14:00
	Tabacchi Pascazio Piazza Garibaldi, n.112 tel. 080/5365039 Orario di apertura 07:15 - 13:30 16:00 - 20:30
	Edicola Paris Via XX settembre, 67 tel. 080/5353724 orario di aperura 06:15 - 13:30 17:00 - 20:30
	Tabacchi Schiralli Via Cairoli, 40 - te. 080/5328724orario di apertura Via Cairoli, 40 - te. 080/5328724
Bitetto	Tabacchi Turchiano Piazza A. Moro, n.16 tel. 080/9924724 orario di apertura 07:00 - 13:00 16:30 - 21:00
	Tabacchi Rutigliano Via Beato Giacomo, n.16 tel. 080/9924326 Orario di apertura 07:00 - 13:00 16:30 - 21:00
	Tabacchi Gaudio Piazza Umberto, n.30 tel. 080/9920944 Orario di apertura 07:00 - 13:00 16:00 - 20:30
	Tabacchi Damacco Via Beato Giacono n. 135/B tel. 080/3825529 orario di apertura 07:30 - 13:00 17:00 - 20:30

Grumo Appula	Cartoleria Cartolandia via Rella n. 3, tel. 080/7831159 Orario di apertura 8:30 – 13:00 17:00 – 20:3
	Tabacchi Camastra Via Vincenzo Rella, n.137 tel. 080/622013 Orario di apertura 07:30 - 13:00 16:00 - 20:30
	Tabacchi Fazio Piazza Aldo Moro, 18 - tel. 080/3839503 orario di apertura 07:30 - 12:30 16:30 - 20:30
Palo del Colle	Deterspin piazza della Minerva 14, 080/625415 Orario di apertura08:00 - 13:00 16:30 - 20:30
	Tabacchi Bisceglie via Mediterraneo, 6 - tel 080/9911360 orario di apertura 07.00 - 13.00 16.30 - 20.00
	Alimentari Signorile Via Vecchia Bitonto, n.54, tel. 080/628020 orario di apertura 07:00 - 13:30 17:00 - 21:0
Gravina	Agenzia Soumaya Travel Corso A. Moro, n.86, tel. 080/3269107 orario di apertura 08:30 - 13:00 16:30 - 21:00
	Agenzia Silvium Piazza Scacchi, 10/11, tel. 080/3267575 orario di apertura 09:00 - 13:00 16:30 - 20:30
	Full Service di Calderoni Maria Luigia viale Regina Margherita, 16 - tel. 080/3255854 Orario di apertura 05:00 - 24:00

Binetto	Tabacchi Gelfo via Grumo Appula, 10 - tel. 080/3327560 orario apertura 7.30 - 13.00 16.00 - 20.00
	Agenzia Binetto Viaggi Piazza Umberto I°, n.20, tel. 080/623792 orario di apertura 09:00 - 13:30 15:00 - 20:00
Toritto	Edicola Mongelli C.so Umberto I, 78 - tel. 080/603537 orario di apertura 06.30 - 13.30 16.30 - 21.00
	Tabacchi Rella Piazza V. Emanuele, n. 3, tel. 080/602190 Orario di apertura 07:00 - 13:00 16:00 - 21:00
	Edicola Poveromo Piazza A. Moro 4/5, tel. 080/602131 orario di apertura 07:00 - 13:00 16:30 - 20:3
Altamura	Edicola Colonna via Bari (chiosco difronte ENI), tel. 080/3103213 Orario di apertura 06:45 – 13:30 17:00 – 21:00
	Tabacchi Ferulli Via XX Settembre, n.34, tel. 080/3113896 orario di apertura 07:30 - 13:00 15:30 - 21:30
	Edicola Ventricelli Piazza Santa Teresa, n.1, tel. 080/3111889 orario apertura 06:00 - 13:30 15:00 - 20:30
	Edicola Mappamondo Via delle Cappelle, n.14, tel. 080/3118557 orario di apertura 8:00 – 13:00 16:30 – 22:00
	Edicola Ceglie via S. Martino, 6 - tel. 080/3106102 orario apertura 06:00 - 22:00
	Bar Boschetto Via Ugo Foscolo, n.2/d, tel. 080/3142991 orario di apertura 5:30 – 23:00
	Agenzia Sidion Viaggi via V. Veneto, n. 9, tel. 080/3149867 orario di apertura 08:30 - 13:00 15:00 - 21:00
	Run About via Torino, n. 21, tel. 080/3142829 orario di apertura 09:00 - 13:00 17:00 - 21:30

2. Self service

Presso le stazioni/fermate della rete ferroviaria sono in funzione 13 biglietterie self service.
L'elenco delle self service attive, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è di seguito riportato.

ALLEGATO 3

CONDIZIONI MINIME DI QUALITÁ DEI SERVIZI PENALITÁ E PREMI

Ai sensi della Delibera ART 16/2018, vengono di seguito definite le condizioni minime di qualità (CMQ) al di sotto delle quali si applicano le penalità e le relative mitigazioni, nonché i parametri per la definizione dei premi. Le condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi, da misurare attraverso indicatori e livelli qualitativi e quantitativi, individuano obblighi e/o prestazioni (minime) che garantiscono il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità degli utenti in condizioni di uso efficiente delle risorse pubbliche destinate a compensare gli obblighi di servizio pubblico.

Le Parti si danno atto che il presente Allegato costituisce prima applicazione della richiamata Delibera e pertanto potrà essere oggetto di una verifica di completezza ed efficacia.
Allo scopo si definiscono, in relazione al rapporto tra il numero dei treni regionali nel giorno medio feriale e il totale dei treni regionali oggetto di contratto di servizio con Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. circolanti nella Regione nello stesso periodo nell'ambito del Contratto di Servizio, la classificazione delle linee (Tabella 1) e, in relazione al rapporto tra numero di passeggeri serviti in una determinata stazione e il numero di passeggeri regionali di FAL serviti in tutte le stazioni oggetto del Contratto di Servizio, la tipologia delle stazioni e le stazioni intermedie rilevanti (Tabella 2):

CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE - Tabella 1

Linee	Direttrici
Linea 1 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del CdS nel giorno medio feriale > al 20%	***Bari-Gravina***
Linea 2 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del CdS nel giorno medio feriale <= al 20%	***Altamura-Gravina***

Sono stazioni gli impianti appositamente attrezzati per la salita e discesa dei viaggiatori dai treni ove possono svolgersi incroci, precedenze, cambi di binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee, passaggi da una linea all'altra e soste per lo svolgimento del servizio.
Sono fermate gli impianti non ricadenti nella definizione di cui al punto precedente, appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni.
Le stazioni e fermate, in accordo ai criteri indicati nella Delibera ART 16/2018, sono individuate e classificate come di seguito:

- A - stazione con rapporto tra numero passeggeri serviti in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio > = del 6% e, comunque, le stazioni a servizio di un capoluogo di provincia;
- B - stazione con rapporto tra numero passeggeri in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio < del 6% e >= del 2%;
- C - stazione con rapporto tra numero passeggeri rilevati in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio<al 2%.

STAZIONI E FERMATE – Tabella 2

STAZIONI/FERMATE	TIPOLOGIA (A -B- C)	STAZIONE INTERMEDIA RILEVANTE
Bari Centrale	A	SI
Bari Scalo	C	NO

Bari Policlinico (fermata)	B	NO
Modugno (fermata)	A	SI
Palo del Colle	A	SI
Binetto	C	NO
Grumo Appula	B	NO
Toritto	B	NO
Mellitto	C	NO
Pescariello	C	NO
Altamura	A	SI
Gravina	B	SI (interscambio)

Sono stazioni rilevanti tutte le stazioni di tipo A, e le sole stazioni di tipo B e C in corrispondenza delle quali è programmato l'interscambio con altre modalità di trasporto.
Le Stazioni intermedie rilevanti saranno considerate nella misurazione della puntualità a partire dal cambio orario di dicembre 2022 previo adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte del gestore della infrastruttura ferroviaria e/o del gestore nazionale e della revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e i gestori suddetti.
La precedente Tabella 2 potrà subire modifiche per esempio a seguito di riprogrammazioni del servizio, a seguito della realizzazione di nodi di interscambio programmati, come previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, a seguito di modifiche alla rete infrastrutturale da parte dei Gestori dell'Infrastruttura, nonché a seguito della conclusione di Accordi Quadro tra Regione Puglia e i Gestori dell'Infrastruttura.

PENALI

Per gli indicatori espressi in numeri decimali, l'arrotondamento alla cifra decimale di ciascun indicatore di consuntivo è determinato per difetto tra 1 e 4, per eccesso tra 5 e 9.

Per gli indicatori espressi in numeri interi, lo scostamento che genera la penale è determinato operando il troncamento delle cifre decimali.

La definizione dei livelli L(x-1) iniziali (primo anno regolatorio), in coerenza al punto 4 della Misura 1 della Delibera ART 16/2018, è stabilita considerando:

a) il valore massimo tra la media dei valori obiettivo definiti nel CdS precedente e quella dei valori conseguiti nell'ultimo triennio consuntivato;

b) per gli indicatori per i quali risulti l'indisponibilità dei dati, il confronto avverrà a partire dal secondo anno del contratto utilizzando come riferimento i livelli conseguiti al termine del primo anno;

c) per indicatori la cui CMQ è di tipo binario, il valore stabilito sulla base di quanto disposto alle singole Misure della Delibera interessate.

Le parti concordano che gli importi unitari delle penali/mitigazioni di cui al presente allegato saranno adeguati, a partire dall'anno successivo al primo, al tasso di inflazione reale desunto dal Documento di Economia e Finanza (DEF) di ciascun anno.

Definizioni

Coefficiente di mitigazione K_x (rif.to Misura 4, Delibera ART n. 16/2018):

- K_x = 1 se il rapporto tra il [valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e il [valore medio dell'anno precedente] è ≤ 0;
- Pari al complemento ad 1 se il rapporto di cui sopra è > 0;

In caso di obiettivo crescente K_x = 1 sempre.

Coefficiente di gradualità
Il Coefficiente di gradualità (rif.to Misura 4, Delibera ART n. 16/2018) è pari a:
0.8 per il 2022;
1 per i successivi restanti anni di validità del contratto;

Mitigazioni (rif.to Misura 4, Delibera ART n. 16/2018): in caso di superamento dell'obiettivo di over-performance possono essere applicate le mitigazioni previste nel presente documento.

Treno: è il materiale rotabile, nel suo complesso, che effettua il singolo viaggio in servizio viaggiatori come da orario generale di servizio.

Offerta di posti – (Misura 6)

FAL deve assicurare la conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio (Allegato 1), fatte salve eventuali variazioni concordate ai sensi dell'art.11 (Flessibilità del Contratto di servizio) del Contratto.
Come previsto dalla Delibera ART 16/ 2018 la conformità è valutata per la totalità dei treni circolati, allo scopo di garantire un numero di posti offerti analogo o superiore a quello programmato e indicato nel Programma di Esercizio.
La condizione minima di offerta di posti è garantita dall'impiego di materiale rotabile con posti offerti, coincidenti o superiori rispetto a quanto specificato negli appositi Allegati del CdS.

La CMQ di offerta di posti è pertanto misurata dal seguente indicatore:

Indicatore = CONF, conformità del materiale rotabile rispetto al programma di esercizio.

L'indicatore CONF è di tipo binario e assume valore **1** in presenza di treni conformi a quanto stabilito dal CdS, e valore **0** in caso contrario. Il valore del livello minimo dell'indicatore CONF è pari a **1**.

Per ogni non conformità, come da dichiarazione di FAL, è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta/00) a treno nelle more che FAL completi la messa a disposizione di una utenza di consultazione per la Regione del proprio sistema di monitoraggio della circolazione previsto entro il 1 gennaio 2023.
Suddetta dichiarazione da parte di FAL avverrà con cadenza mensile, da inviare entro il mese successivo a quello di riferimento.

Regolarità e Puntualità – (Misura 7)

Fino all'adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte del Gestore dell'Infrastruttura, previsto entro il 2022 e alla revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti ed il Gestore stesso, gli obiettivi annuali, sia per la regolarità che per la puntualità, sono determinati coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 16/2018, ad esclusione del rilevamento delle puntualità rilevate nelle stazioni intermedie rilevanti, nonché del conteggio dei treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo che - in ragione della disponibilità dei dati - sono stati computati nella puntualità piuttosto che nella regolarità.

Implementato il nuovo sistema di monitoraggio dal Gestore e definita la revisione della programmazione oraria, che dovrà essere condivisa tra le Parti ed il Gestore, gli obiettivi annuali stabiliti saranno proporzionalmente ridefiniti a partire dal secondo anno utile (mantenendo fissi i differenziali di miglioramento stabiliti), nel caso si rilevasse per il consuntivo del primo anno utile, uno scostamento maggiore dello 0,1% tra il consuntivo calcolato come da Delibera ART 16/2018 e l'obiettivo di cui alla Delibera ART 16/2018 Misura 7, punto 4.

Gli obiettivi potranno essere ridefiniti anche nel caso in cui vengano inseriti nelle liste dei treni a domanda di trasporto rilevante (quelli propri delle fasce pendolari successivamente descritti), specifici treni con frequentazione elevata nel giorno medio feriale, oggi computati nella fascia non rilevante in relazione all'orario effettivo.

Regolarità del Servizio:

L'indice di regolarità del servizio ferroviario (%RT) è calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituti, ed il numero dei treni programmati nel mese, dove:

Treni effettuati regolarmente = numero dei treni programmati, sottratti:

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

Treno adeguatamente sostituito: come da Piano di Intervento, secondo quanto previsto da CdS all'art. 5 comma 9.

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

Regolarità del servizio: valori annuali – numero treni	**CMQ 2022 – 2033**
%	99%

La regolarità del servizio è misurata attraverso il seguente indicatore: **%Rt Regolarità del servizio**.

L'indicatore **%Rt** relativo al servizio è calcolato per ogni anno come **media aritmetica dei valori mensili** così definiti: per ogni mese i come rapporto tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituiti, ed il numero dei treni programmati:

$$\%R_{r,i} = \left(\frac{T_{r,i}}{T_{tot,i}}\right) \cdot 100$$

dove:

Ttot,i = numero totale dei treni programmati – numero totale dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti;
Tr,i = numero dei treni arrivati a destinazione, comprensivi anche dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI, ma adeguatamente sostituiti.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * [importo unitario della penale* (obiettivo CMQ –valore consuntivo medio annuo) * coefficiente di mitigazione Kx]

Dove:

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia < = O;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è>O.

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità(2022);
  - 0,8 per il secondo anno(2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni(2024-2033).

Importo unitario della penale: 10.000,00 € (Euro diecimila/ 00) per ogni decimo di scostamento dall'obiettivo percentuale;

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

Regolarità del servizio: valori annuali over-performance	**CMQ 2022-2033**
%	99,80

Importo unitario della mitigazione della penale: 10.000,00 € (Euro diecimila/ 00) per ogni decimo di scostamento dall'obiettivo percentuale.

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI) si fa riferimento alla classificazione definita dalla FICHE UIC 450-2.

Puntualità

Secondo la Delibera ART 16/ 2018, la puntualità viene misurata nelle stazioni intermedie rilevanti e nella stazione di destino.
Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello

programmato del treno in una determinata località di rilevamento.
La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore **% di scostamento orario OS(0'-5')** dei treni, per ogni linea della **tabella 1** "Classificazione delle linee" e per mese.

L'indicatore %OS (scostamento orario 0'-5') è calcolato come rapporto percentuale tra il numero dei treni effettuati al netto di quelli arrivati con un ritardo superiore a 5 minuti ed il numero dei treni effettuati, ove:

Treni arrivati con ritardo: numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, un ritardo superiore a 5 minuti, per cause GI, FAL, come individuate dal GI. Il treno che consuntiva un ritardo superiore a 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, viene computato una volta sola.
Treni effettuati: numero dei treni programmati sottratto il numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi, inclusi i treni che hanno maturato un ritardo maggiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo (considerati soppressi nell'indicatore della regolarità), e comunque non inferiore ai 30 minuti.

$$\%OS_{(0-5),L,i} = \left(\frac{T_{eff,L,i} - T_{rit,L,i}}{T_{eff,L,i}}\right) \cdot 100$$

dove per ogni linea L:

Trit,L,i = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause GI, IF o altra IF, superiore a 5 minuti.. Il treno che consuntiva un ritardo superiore a 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, viene computato una sola volta.

Teff,L,i = numero dei treni programmati – numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi.

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI) si fa riferimento alla classificazione che recepisce la codifica europea delle cause di ritardo "Fiche UIC 450-2-Edizione 2009".

L'indicatore % OS si misura per:

servizio relativo a domanda di trasporto rilevante (fascia oraria **6:00-9:00 in arrivo e fascia oraria 17:00-20:00 in partenza**), dal **lunedì al venerdì**;

servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante (totalità dei treni al netto di quelli a domanda rilevante), **tutti i giorni della settimana**.

Puntualità del servizio: valori mensili	CMQ 2022 Estesa agli anni successivi se il dato di consuntivo 2022 è minore di.	CMQ 2023 - 2033 Nel caso in cui il dato di consuntivo sia>=al CMQ dell'anno precedente.
Linea 1 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	91,00	+ 0,1 punto
Linea 1 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	91,00	+ 0,1 punto
Linea 2 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	91,00	+ 0,1 punto
Linea 2 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	91,00	+ 0,1 punto

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale mensile= coefficiente di gradualità* [(importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo)* coefficiente di mitigazione Kx]

Dove:
Coefficiente di mitigazione (Kx): pari a 1;

Coefficiente di gradualità pari a:
0,5 per il primo anno di validità (2022);
0,8 per il secondo anno (2023);
1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

Importo unitario mensile della penale:
Linee 1/2 domanda rilevante: 150,00€ (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale in meno;
Linee 1/ 2 domanda non rilevante: 100,00 € (Euro cento/ 00) per ogni decimo di punto percentuale in meno.

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

Puntualità del servizio: valori mensili over-performance	2022	2023 - 2033
Linea 1 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	92,00	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linea 1 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	92,00	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linea 2 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	92,00	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linea 2 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	92,00	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale

Linee 1/2 domanda rilevante: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale in più;

Linee 1/ 2 domanda non rilevante: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni decimo di punto percentuale in più.

Informazioni all'utenza - prima del viaggio (Misura 8)

Le condizioni minime di informazione nei confronti dei clienti e dei cittadini nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione offerto dall'IF/EA (FAL e Regione Puglia) e tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti sono misurate attraverso l'indicatore **INFO_AN** di tipo binario che assume valore 1 in presenza del 100% delle informazioni elencate nella stessa Tabella e valore zero in caso contrario.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche *conformi*; qualora le informazioni siano *non conformi*, vengono considerate come non presenti. Con riferimento al punto 25 della Tabella successiva "Documenti di rendicontazione attestanti i risultati ambientali (..)" si stabilisce che le penali potranno essere applicate a partire dal 2023; nel 2022 FAL si impegna ad individuare ed attuare le azioni necessaria per la elaborazione e pubblicazione del report richiesto.

FAL attesta la programmazione della diffusione delle informazioni di propria competenza (punti da 1 a 19 e da 25 a 29 della tabella successiva) alla Regione annualmente, mentre le altre informazioni (punti da 20 a 24 della tabella successiva) saranno diffuse a cura della Regione.

Per ogni singola non conformità a carico di FAL rilevata dalla Regione, rispetto alla tabella sotto riportata, è applicata una penale pari a 25,00 € (Euro venticinque/00).

TABELLA 1. Informazioni minime distinte per canale di comunicazione (I)

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

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

TABELLA 1. Informazioni minime distinte per canale di comunicazione (II)

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

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

Informazioni all'utenza - durante il viaggio (Misura 9)

Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni (art. 14 del Contratto di Servizio), distinte per tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore **INFO_DU** così come descritto nella Delibera ART 16/2018. Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche *conformi*,; qualora le informazioni siano *non conformi*, vengono considerate come non presenti.

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

Per ogni singola non conformità, per singolo treno, rilevata dalla Regione, relativa alla comunicazione statica e dinamica, nel corso delle visite ispettive della Regione Puglia è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta / 00), e comunque non superiore a 250,00 € (Euro duecentocinquanta / 00).

TABELLA 2. Informazioni Statiche

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

TABELLA 3. Informazioni dinamiche. Comunicate a bordo di ogni treno, mediante opportuno sistema di sonorizzazione e/o display visivi (ove presenti), in condizione di normalità di viaggio dall'IF ai passeggeri.

<table>
<tr><th></th><th>Nr Ordine</th><th>Tipologia di informazione</th><th>Note</th></tr>
<tr><td rowspan="11">DINAMICHE</td><td>35</td><td>Prossima fermata</td><td></td></tr>
<tr><td>36</td><td>Principali coincidenze incluse quelle operate da altri vettori ferroviari (nel caso in cui l'informazione sia disponibile da parte del GI)</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">In caso di malfunzionamenti a bordo treno, ritardi ed anormalità di circolazione, le IF garantiscono in aggiunta alle informazioni dinamiche di cui sopra, le seguenti informazioni anche attraverso annunci vocali manuali tramite opportuno sistema di sonorizzazione in merito a:</td></tr>
<tr><td></td><th>Nr ordine</th><th>Tipologia di informazione</th><th>Note</th></tr>
<tr><td></td><td>37</td><td>Ritardi durante la marcia</td><td rowspan="6">Tali informazioni sono:
- Fornite tempestivamente e con aggiornamenti almeno ogni 15 minuti sulla evoluzione della situazione con l'indicazione dei tempi di ripristino delle normali condizioni di viaggio se possibile stimarli -
Corredate dalle motivazioni che hanno portato al ritardo, alla cancellazione o alla soppressione del servizio
-Corredate dalla indicazione delle modalità di richiesta di eventuali rimborsi e/o indennizzi sia online che offline
-Ove non sia presente o non funzionante il sistema di sonorizzazione a bordo treno e/o display visivi, le informazioni relative a ritardi ed anormalità di esercizio saranno fornite, nel corso del viaggio, dal personale di bordo che provvederà personalmente ad annunciarlo attraverso l'impianto di diffusione sonora o verbalmente attraversando le carrozze. Va riservata in ogni caso, particolare attenzione alle esigenze delle persone con menomazioni dell'udito.</td></tr>
<tr><td></td><td>38</td><td>Anormalità della circolazione</td></tr>
<tr><td></td><td>39</td><td>Treno fermo nella stazione di origine o intermedia per un periodo superiore a 5 minuti rispetto all'orario di partenza programmato</td></tr>
<tr><td></td><td>40</td><td>Treno fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti</td></tr>
<tr><td></td><td>41</td><td>Soppressione del treno e indicazione delle modalità di sostituzione</td></tr>
<tr><td></td><td>42</td><td>Eventuale servizio di assistenza con erogazione di generi di conforto</td><td></td></tr>
</table>

Livelli minimi di trasparenza (Misura 10)

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, FAL e la Regione Puglia pubblicano sui rispettivi portali web le seguenti informazioni e documenti:

a) Contratto di servizio e allegati in vigore corredato da uno schema di sintesi dei principali elementi contrattuali, con particolare riferimento a:
   i) corrispettivo totale annuo (*in euro*);
   ii) compensazione finanziaria annua (*in euro*);
   iii) finanziamenti erogati per acquisto di rotabili (valore assoluto e % copertura costo assoluto);
   iv) compensazioni annue per utenze agevolate o esentate (*in euro*);
b) carta della qualità dei servizi in vigore;
c) schemi dei questionari utilizzati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;
d) consuntivo annuale delle penali contrattuali pagate alla Regione, suddivise per indicatore della qualità;
e) tutti i livelli consuntivi relativi agli indicatori individuati;
f) principali indicatori gestionali, con riferimento a:
i) numero passeggeri trasportati e pax·treni-km;
ii) prezzo medio (ricavi da bigliettazione / n°pax);
iii) distribuzione del parco rotabile per età o classe ambientale;
iv) *Coverage ratio:* margine di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico.

La pubblicazione dei documenti di cui ai precedenti sub a), b) e c) deve avvenire entro 60 giorni dalla loro adozione o aggiornamento.
La pubblicazione dei dati e delle informazioni di cui ai precedenti sub d), e) e f) avviene entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento.
Contestualmente alla loro pubblicazione, tutti i documenti, i dati e le informazioni sopra citati sono trasmessi dalla Regione e da FAL all'ART in formato aperto / editabile.
FAL attesta annualmente l'avvenuta pubblicazione delle informazioni allaRegione.

Livelli minimi di accessibilità commerciale (Misura 11)

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

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

a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (% ACV)

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

Si definiscono **"stazioni dotate di adeguati canali di vendita"** le stazioni ove è disponibile, oltre ai canali telematici (sito internet, sito mobile, App), almeno uno dei seguenti canali a terra:

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

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

Con riferimento agli investimenti già previsti nel Piano Economico Finanziario, e alla particolare conformazione territoriale pugliese, ove sovente le stazioni sono localizzate al di fuori del tessuto urbano, rendendo di fatto la rete di vendita terza distante dall'infrastruttura, secondo gli standard definiti dalla Delibera ART 16/ 2018, si individuano sotto le condizioni minime di qualità:

Dotazione adeguata di canali di vendita – stazioni/fermate	**CMQ 2022 - 2023** %	**CMQ 2024- 2033** %
%ACV annuale Tipologia A	100	100
%ACV annuale Tipologia B	100	100
%ACV annuale Tipologia C	75	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo %ACV - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione K.x)

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno(2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

- Importo annuo della penale: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale in meno, se dovuto alla riduzione della rete di vendita diretta (self service) di FAL, escludendo gli atti vandalici.

- Coefficiente di mitigazione (K.x):
  - pari a 1 dal 2022 al 2023

dal 2024:

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

b) funzionamento dei canali telematici (%BTEL)

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

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

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

Funzionamento Canali Telematici (%BTEL)	**CMQ (%)**
%BTEL annuale	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità(2022);
- 0,8 per il secondo anno(2023);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

- Importo unitario della penale: come da matrice dei rischi di cui all'Allegato 8, tutti i mancati ricavi determinati dal blocco dei sistemi di vendita sono in capo a FAL; pertanto si intende con tale previsione aver individuato una forma di penale che scatta ad ogni singola interruzione di servizio, anche laddove questa non superi le 12 ore o il valore percentuale di riferimento.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia < = 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

c) funzionamento delle biglietterie automatiche - self service full BSS (%BAUT)

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

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

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

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese

successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/ apertura della segnalazione di guasto.
I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relativo al mese successivo.
I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore; ai
fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

Funzionamento biglietterie automatiche (%BAUT)	**CMQ** %
% BAUT annual TipologiaA	100
% BAUT annual Tipologia B	100
% BAUT annual TipologiaC	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

- Importo annuale della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia< = 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è>0.

d) Funzionamento delle validatrici (%VAL)
La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle validatrici è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/ apertura della segnalazione di guasto.
La CMQ è misurata tramite l'indicatore %VAL, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili come numero di guasti alle validatrici, presenti nelle stazioni e fermate, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.
Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della validatrice decorre a partire dalla segnalazione di FAL (attivazione della richiesta di intervento e/ o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.
Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla

rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione / apertura della segnalazione di guasto.
I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relativo al mese successivo.
I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore; ai fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

Funzionamento validatrici (%VAL)	**CMQ** %
% VAL annuale - Stazioni e fermate Tipologia A	100
% VAL annuale - Stazioni e fermate Tipologia B	100
% VAL annuale - Stazioni e fermate Tipologia C	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ -valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)
Dove:

- Coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

- Importo unitario della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia < = 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

e) rispetto dell'orario di aperture delle biglietterie (biglietterie)
Nelle stazioni dotate di biglietteria si verifica il rispetto dell'orario di aperture al pubblico rispetto a quanto programmato e comunicato alla Regione e riportato sui canali informative di FAL.
L'indicatore **biglietterie** assume, per ogni singolo evento rilevato, il valore 1 in rispetto dell'orario di aperture al pubblico e valore 0 in caso contrario.
In caso di non conformità rilevata dalla Regione si applica una penale pari a 1.000 (mille/00) euro.

Livelli minimi di pulizia (Misura 12)

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

Indicatore 1 - **PULT_EX** Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;
Indicatore 2 - **PULT_CF** Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale

rotabile.

I cicli di pulizia programmati nel contratto vigente tra FAL e il fornitore differiscono per alcune attività rispetto a quanto definito dall'ART nella richiamata Delibera 16/2018. Le Parti condividono, prima della futura negoziazione per il nuovo appalto dei servizi di pulizia, che FAL si conformerà progressivamente ai requisiti della misura 12 della Delibera ART 16/ 2018, integrando il sistema attuale per quanto possibile e senza costi aggiuntivi entro dodici mesi dalla sottoscrizione del Contratto. Le Parti valuteranno le azioni individuate e l'eventuale aggiornamento della tabella sotto riportata. FAL si impegna inoltre a traguardarne la conformità a partire dal nuovo affidamento che è previsto dall'anno 2022 nell'ambito dell'equilibrio economico-finanziario del Contratto. Fino alla data del nuovo affidamento gli indicatori sono valutati sulla scorta del programma di pulizie adottato da FAL con il fornitore.

Di seguito si riportano gli interventi di pulizia garantiti da Ferrovie Appulo Lucane:

Classe di intervento	Frequenza Minima (interventi eseguiti sede di appalto)	Obiettivo	Descrizione
A.1	Variabile, in relazione a necessità e tempi di sosta	Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza durante il servizio.	Intervento veloce: pulizia toilette, asportazione sommaria dei rifiuti.
B	Giornaliera	Garantire l'eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza.	Intervento di mantenimento: pulizia toilette, asportazione rifiuti, spazzamento pavimento, spolveratura delle parti maggiormente a contatto con la clientela, vuotamento reflui, rifornimento acqua ed accessori igienici.
C	Settimanale	Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste prolungate	Lavaggio accurato di toilette, pavimenti, sedili e altri componenti a maggior contatto con l'utenza.
D	Semestrale	Garantire il ripristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate (nei depositi attrezzati per l'intervento).	Intervento accurato: pulizia accurata di tutte le superfici eseguita con idonee attrezzature. Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario. Rimozione graffiti e scritte qualora necessario.

Le località sede delle attività di pulizia sono: Bari Centrale, Bari Scalo, Altamura, Gravina.

Non tutte queste sedi consentono lo svolgimento di tutte le attività previste.

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

PULT _ EX=(n° interventi eseguiti/interventi programmati) x 100

Livelli minimi di pulizia	**CMQ** %
% PULT EX - classe di intervento - **A**	100
% PULT EX - classe di intervento - **B**	100
% PULT EX - classe di intervento - **C**	100
% PULT EX - classe di intervento - **D**	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo)* coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

- coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tuttl. gli altri anni (2024-2033).
- Importo unitario annuale della penale:
  - 50,00 € (Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT _EX - classe di intervento – D
  - 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT EX - classe di intervento –C;
  - 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT EX - classe di intervento –B;
  - 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT EX - classe di intervento –A;

- Coefficientedi mitigazione(Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia < =0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >o.

Indicatore 2- PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile:

Tenuto conto delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo la *check list* di cui alla Tabella A, la penale sarà determinata in maniera puntuale, pari a 500,00 € (Euro cinquecento/00) per treno non conforme.

Laddove fosse individuato, tra le Parti un campione significativo, nonché la metodologia condivisa di calcolo dell'indicatore percentuale, da effettuarsi tra le Parti entro il 2024, a partire da verifiche ispettive puntuali e a campione condotte dalla Regione, l'indicatore è definito in relazione agli interventi conformi sul totale degli interventi eseguiti, misurati sulla base:

PULT_CF=(n° interventi conformi / interventi eseguiti)·100

Livelli minimi di pulizia	**CMQ** %
% *PULT* _CF – A	100
% *PULT* _CF – B	100
% *PULT* _CF – C	100
% *PULT* _CF – D	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità(2022);
  - 0,8 per il secondo anno(2023)
  - 1,0 per tutti gli altri anni(2024-2033).

- Importo unitario annuale della penale di:
  - 50,00 €(Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT _CF- classe di intervento –D
  - 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT_CF- classe di intervento –C;
  - 250,00 € (Euro duevcentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT_CF- classe di intervento –B;
  - 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT_CF- classe di intervento –A;

- Coefficiente di mitigazione(Kx):
  - pari a 1 se ilrapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia <=0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

Di seguito si riporta, per semplicità di interpretazione, le previsioni della Delibera ART 16/ 2018.

TABELLA 4. Pulizia del materiale rotabile: classi di intervento

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

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

Livelli minimi di comfort del materiale rotabile (Misura 12)

Il comfort è strettamente legato all'età della flotta. I nuovi treni, una volta in esercizio costituiranno la Flotta Nuova. Alla sottoscrizione del Contratto tutta la flotta in uso è da ricondurre alla Flotta Restante.

Indicatore %CLI_FN Funzionamento impianti di climatizzazione:

Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Climatizzazione	Verificato da ispettori regionali	Ad evento accertato	1.000,00 € (Euro mille/ 00) a treno

Ai fini della verifica, la climatizzazione si considera funzionante qualora treno, anche per uno solo dei suoi moduli, abbia una temperatura interna così determinata: temperatura impostata + 0,25 x (temperatura esterna - 19).

Si verifica la non conformità qualora il treno risulti non conforme su almeno il 25% del suo intero.

La penale si applica qualora non si dovesse provvedere al ripristino entro le 48 ore successive alla rilevazione stessa. A partire dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi automatici aziendali, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei moduli treno dotati di impianto di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionante per ogni treno commerciale effettivamente circolato. Detto indicatore è calcolato come rapporto tra i moduli treno con impianto di climatizzazione funzionante e il totale dei moduli treno dotati di impianto di climatizzazione di tutti i treni circolati. L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

%CLI _FN= (n° moduli treno dotati di impianto funzionante / n° moduli treno dotati di impianto) x 100

Funzionamento impianti di climatizzazione	**CMQ** %
%CLI _FN flotta	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- Coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 -2033).

- Importo unitario della penale di:
  - 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni intero punto di scostamento percentuale perCLI_FN flotta

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia < =0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

Indicatore %WC_AFN Accessibilità e funzionamento delle toilette:
Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	**Modalità**	**Rilevazione**	**Penale**
Toilette	Il servizio si intende reso quando le toilette presenti o almeno la metà di queste (se presenti più toilette comunque accessibili) risultano in servizio/accessibili	Ad evento accertato	500,00 € (Euro cinquecento/00) per treno

La toilette risulta in servizio/ accessibile quando:

- ad inizio turno, il servizio igienico è pulito, dotato di porta con dispositivo di apertura di accesso funzionante e corretto funzionamento degli impianti sanitari (acqua, luce, carta igienica e sapone);
- in corso di viaggio, il servizio igienico è pulito, dotato di porta con dispositivo di apertura di accesso funzionante e corretto funzionamento degli impianti sanitari (acqua, luce).

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi automatici aziendali di FAL per la misurazione del servizio, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale di servizi igienici accessibili e funzionanti per ogni treno effettivamente circolato, calcolato

come rapporto tra toilette accessibili e funzionanti e il totale delle toilette presenti.
I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

%WC_AFN=(n° toilette accessibili e funzionanti / n° totale toilette) x 100

Accessibilità e funzionamento delle toilette	**CMQ 2022 - 2033** %
% ***WC_AFN*** intera flotta	100

L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ -valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,3 per il primo anno di validità (anno 2022);
  - 0,5 per il secondo anno (anno 2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

- Importo unitario della penale di:
  - 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per WC_AF N intera flotta
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia <=0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto cli cui sopra è >0.

Indicatore %SPMR Disponibilità e fruibilità di servizi PMR (Misura 13)

Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	**Modalità**	**Rilevazione**	**Penale**
PMR	Il servizio si intende reso quando sui treni indicati in Orario da relativo pittogramma sui moduli treno contrassegnati da apposito simbolo è presente, conforme ed utilizzabile, dotazione PMR, salvo casi di vandalismo	Ad evento accertato	200,00 € (Euro duecento/00) per singola infrazione

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi aziendali di FAL per la misurazione del servizio dei treni commerciali circolanti con moduli treno (casse) non conformi,

l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei treni fruibili alle PMR e i treni totali programmati come accessibili alle PMR (indicati accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato), calcolato per linea per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili del rapporto tra il numero di corse mensili accessibili e fruibili e le corse mensili programmate accessibili:

%SPMRL*= (n° di corse mensili accessibili e fruibili/n° di corse mensili programmate accessibili)* x 100

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

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

Disponibilità e fruibilità di servizi PMR - annuo	**CMQ** %
%SPMR	100

L'indicatore sarà determinato, relativamente a quanto qui indicato suscettibile di guasto, considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx:).
Dove:

- coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
- Importo unitario della penale di:
  500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero percentuale per SPMR.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia <=0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

Indicatore %PAF Porte di accesso funzionanti
Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione,

secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Porte	Il servizio si intende reso quando ogni modulo treno è dotato di almeno una porta esterna funzionante per lato e le porte intercomunicanti consentono il passaggio tra i moduli treno di tutti viaggiatori aprendosi agevolmente	Ad evento accertato	300,00 € (Euro trecento/00) per singolo treno

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi aziendali di FAL per la misurazione dei servizi dei treni commerciali circolanti con moduli treno non conformi, l'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili delle corse effettuate con treni con tutte le porte laterali e intercomunicanti funzionanti e il numero delle corse effettuate.
I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

%PAF = (n° *di corse effettuate con treni con porte funzionanti/n° di corse totali effettuate)* x 100

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

Treno con porte funzionanti -annuo	CMQ %
%PAF – intera flotta	100

L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

In considerazione della circostanza che il materiale rotabile non è dedicato a singole linee, si procede al calcolo dell'indicatore in funzione della tipologia di flotta.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- Coefficiente di gradualità paria:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno(2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024- 2033).
- Importo unitario della penale di:

- 200,00 € (Euro duecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per PAF intera flotta;

- Coefficiente di mitigazione(Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'annoprecedente] sia <=0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

Indicatore %SBICI Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli)

L'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili per ogni linea del rapporto tra il numero di corse mensili attrezzate per il trasporto biciclette e le corse mensili totali:

%SBICI=(n° di corse mensili accessibili al trasporto biciclette/n° di corse mensili programmate accessibili alle bici) x 100

Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli) - annuo	**CMQ 2022 - 2033** %
% **SBICI** - linea 1	100%
% **SBICI** - linea 2	100%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx.

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno(2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 -2033).

- Importo unitario della penale di 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per SBICI.

- Coefficiente di mitigazione(Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia <=0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

TABELLA A - CHECK LIST PULIZIE

REGIONE PUGLIA
SERVIZIO PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
UFFICIO CONTROLLO E REGOLARITÀ SERVIZI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

VERBALE ISPETTIVO del _____

SOCIETÀ _____ TRENO N. _____ TRATTA _____ PART. ORE ____ ARR. ORE ____

	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____
PULIZIA ESTERNA	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PULIZIA INTERNA	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PULIZIA SEDILI	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
SERVIZ. IGIENICI	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
RISCICONDIZ.	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PORTE ACCESSO	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PORTE INTERNE	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐

Stazione di _____ pulizia locali C ☐ NC ☐ biglietterie n. ____ funzionanti ____ serv. igienici C ☐ NC ☐

OSSERVAZIONI.....

.....

.....

.....

I FUNZIONARI REGIONALI

IL RAPPRESENTANTE DELLA SOCIETÀ

_____ _____ _____

Legenda: C = CONFORME NC = NON CONFORME

Penale per mancato rispetto del cronoprogramma di consegna dei nuovi treni

Il Contratto, all'allegato 7 - Piano Investimenti, detta le scadenze per l'immissione in esercizio dei nuovi treni, secondo un apposito cronoprogramma.

Il mancato rispetto di dette scadenze, con ritardo superiore a sei mesi rispetto a quanto ivi previsto, comporterà l'applicazione di una penale, a decorrere dal settimo mese, pari a

25.000,00 € (Euro venticinquemila/00) per ogni mese di ritardo.

Penale per mancato rispetto degli obblighi di rendicontazione del contratto di servizio
In caso di mancato rispetto dei quanto indicato all'articolo 9 del Contratto, circa i tempi e le modalità di invio del CER, della relazione illustrativa, dei formati di contabilità regolatoria, delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della Misura 4 della Delibera ART n. 120/2018, nonchè delle certificazioni a corredo, sarà applicata una penale pari a € 250,00 (euro duecentocinquanta/00) per ogni giorno di ritardo.

PREMI

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

Premio per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori:

RISULTATO PREMIATO	Incremento o mantenimento della *Customer Satisfaction* su più indici ed obiettivi.
METODO DI VERIFICA	Indagini di *Customer Satifaction* di cui all'art. 15 comma 5 del Contratto.
ANNI IN CUI È PAGATO IL PREMIO	Tutti gli anni.
ENTITÀ MASSIMA DEL PREMIO	Valore non superiore a quello accantonato per ogni anno.
ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA PREMIANTE	5.000,00 € (Euro cinquemila/00) + IVA per il raggiungimento dell'obiettivo (+2 pp) per ciascun item di cui ai punti successivi rispetto all'anno precedente.

MODALITÀ DI RILEVAZIONE DELLA SODDISFAZIONE	Saranno utilizzate le ricerche di mercato per la rilevazione della *Customer Satifaction* dei treni di FAL che si effettua ogni anno con l'obiettivo di garantire un monitoraggio sistematico dei principali indicatori di Qualità Percepita in relazione alle diverse componenti del servizio offerto. Il metodo di indagine ha le seguenti caratteristiche: Verranno effettuate 2 rilevazioni nel corso dell'anno; ogni rilevazione sarà effettuata durante un periodo massimo di circa 3 settimane; La numerosità del campione è prevista di almeno 2000 interviste andate a buon fine per ciascuna delle rilevazioni, per un totale di almeno 4.000 interviste; Le valutazioni vengono espresse con un voto su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione: ai fini dell'attribuzione del presente premio le votazioni rilevate prese in considerazione saranno quelle pari o superiori a 7, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018.

DIMENSIONE MINIMA DEL CAMPIONE	Per l'assegnazione del premio saranno utilizzati i risultati di tutte le interviste andate a buon fine (questionari completati con tutte le risposte) effettuate da FAL nel corso dell'anno, anche suddivise in più rilevazioni, che comunque non potranno essere inferiori a 1
VALORE BASE	L'ultima indagine del 2021 sarà utilizzata come base per rilevare il livello di soddisfazione iniziale da migliorare o mantenere.
SOGLIA MINIMA PER IL RICONOSCIMENTO DEL PREMIO	Il premio non viene assegnato se le percentuali di viaggiatori soddisfatti (pari o superiori a 7, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018) sono inferiori a valori minimi stabiliti.
CALCOLO DEL PREMIO SPETTANTE IN BASE AI RISULTATI DELLE INDAGINI	Il premio viene assegnato se la percentuale dei viaggiatori soddisfatti aumenta di 2 pp per ogni seguente item rispetto all'anno precedente: Viaggio nel complesso Pulizia Puntualità

Incentivo per incremento dei viaggi effettuati:

RISULTATO PREMIATO	Aumento dei viaggi effettuati misurati come numero dei biglietti/ abbonamenti venduti.
METODO DI VERIFICA	Rilevazione delle vendite da parte di FAL
AMBITO DI APPLICAZIONE	Regione Puglia
DEFINIZIONE DEL VALORE BASE	Valore ricavi da mercato di cui al PEF.
ANNI IN CUI È PAGATO L'INCENTIVO	Tutti gli anni.
PREMIO	€ 35.000,00 (Euro trentacinquemila/ 00) + IVA, comunque non superiore agli importi accantonati a debito per FAL.
CONDIZIONE PER IL PAGAMENTO DELL'INCENTIVO	Il premio viene assegnato nel caso in cui i ricavi da mercato, al netto dell'effetto degli incrementi tariffari, superino quanto previsto a PEF dell'1%. Detto premio sarà riconosciuto solo nel caso in cui la previsione della lett. a) comma 4 dell'art. 9 del Contratto sia favorevole alla Regione, oppure, nel caso in cui si ricada nella lett. b) comma 4 dell'art. 9 cit. con scostamento a favore di FAL di importo superiore al valore del premio stesso e comunque in caso di scostamento sfavorevole.
MODALITÀ DI CALCOLO DEL MAGGIOR INTROITO	Confronto ricavi da CER con ricavi da PEF per l'anno di riferimento.

Elenco dei Piani di intervento previsti dalla Delibera ART 16/2018

- Piano di intervento servizi sostitutivi (Misura 7) ;
- Piano operativo sicurezza e controlleria (Misura 14);
- Piano operativo per l'accessibilità (Misura 13);
- Piano operativo lingua inglese (Misura 8);
- Piano vendita e info (Misura 11);
- Piano di accesso al dato (Misura 3, punto 8);
- Piano di miglioramento e monitoraggio (Misura 3, punto 4);
- Relazione sulla dotazione degli impianti di climatizzazione e toilette (Misura 12).

ALLEGATO 4

PEF: PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO

Sintesi Conto Economico Puglia - Valori in Mgl €	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
Ricavi da Mercato	1'646	3'038	3'127	3'452	3'777	3'925	4'003	4'084	4'165	4'249	4'372	4'460
Ricavi da Contratto di Servizio	9'939	9'748	10'639	11'393	11'970	11'362	10'884	10'524	10'854	10'914	10'398	10'664
Altri Ricavi e Prestazioni	119	128	140	158	184	185	186	187	188	189	190	191
Ricavi Operativi	**11'704**	**12'914**	**13'905**	**15'003**	**15'931**	**15'472**	**15'073**	**14'795**	**15'207**	**15'352**	**14'960**	**15'315**
Accesso Infrastruttura	1'201	1'212	1'223	1'428	1'667	1'682	1'697	1'712	1'728	1'743	1'759	1'775
Gestione Circolazione	1'274	1'284	1'301	1'635	1'812	1'827	1'842	1'858	1'874	1'889	1'905	1'922
Condotta, servizi di bordo, equipaggi	3'016	3'392	3'870	4'376	4'598	4'598	4'598	4'598	4'598	4'598	4'598	4'598
Manutenzione	2'426	2'647	2'713	2'763	3'166	3'258	3'268	3'278	3'288	3'298	3'309	3'319
Ingegneria	250	257	269	266	266	266	266	266	266	266	266	266
Commerciale	182	231	235	248	260	267	271	274	278	283	288	292
Corporate	1'278	1'263	1'308	1'287	1'258	1'241	1'223	1'200	1'145	1'096	1'098	1'100
Costi di Processo	**9'627**	**10'287**	**10'919**	**12'003**	**13'026**	**13'138**	**13'166**	**13'187**	**13'177**	**13'174**	**13'224**	**13'272**
EBITDA - Margine Operativo Lordo	**2'077**	**2'627**	**2'987**	**3'000**	**2'904**	**2'334**	**1'907**	**1'608**	**2'030**	**2'178**	**1'737**	**2'042**
Ammortamenti nuovi investimenti	1'402	1'915	2'296	2'417	2'631	2'127	1'756	1'499	1'875	2'032	1'561	1'849
Risultato Operativo Ordinario	**674**	**712**	**691**	**583**	**273**	**207**	**152**	**109**	**154**	**146**	**176**	**193**
Accantonam, Svalutazioni	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156
Risultato Operativo (EBIT)	**519**	**556**	**536**	**428**	**118**	**51**	**-4**	**-47**	**-1**	**-10**	**20**	**38**
*Utile ragionevole (Wacc*CIN)*	519	556	536	428	344	277	222	179	225	216	246	264
Imposte sul Reddito	157	168	162	131	41	22	0	0	0	0	13	18
Risultato Operativo Netto	**-157**	**-168**	**-162**	**-131**	**-41**	**-22**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-13**	**-18**

ALLEGATO 5

Sistema tariffario

Tariffa di: Corsa semplice n. 1, Abbonamento settimanale n. 2. , Abbonamento mensile n. 3 ,

Le presenti tariffe sono valide per la determinazione dei prezzi per i viaggi di corsa semplice, abbonamento settimanale e abbonamento mensile scontati del 10%

Quadri Tariffari –Ferro e Gomma – non scontati del 10%			
Fascia. Km	corsa semplice	abbonamento settimanale	abbonamento mensile
10	€ 1,10	€ 6,90	€ 25,00
15	€ 1,10	€ 10,10	€ 36,00
20	€ 1,40	€ 13,40	€ 47,00
25	€ 1,80	€ 16,20	€ 56,00
30	€ 2,20	€ 19,20	€ 65,00
35	€ 2,50	€ 21,10	€ 72,00
40	€ 2,90	€ 23,30	€ 79,00
45	€ 3,30	€ 24,80	€ 84,00
50	€ 3,60	€ 26,00	€ 88,50
60	€ 4,30	€ 28,00	€ 93,50
70	€ 5,10	€ 30,00	€ 99,00
80	€ 5,80	€ 31,70	€ 104,00
90	€ 6,50	€ 33,00	€ 110,00
100	€ 7,20	€ 35,00	€ 115,00

Trasporto Regionale Puglia - Tariffe in vigore dal 15 gennaio 2021

Tariffe Ordinarie con Abbonamenti settimanali e mensili scontati del 10%

Tassazione	1	2	3
Fascia. Km	corsa semplice	abbonamento settimanale	abbonamento mensile
10	€ 1,10	€ 6,25	€ 22,50
15	€ 1,10	€ 9,10	€ 32,40
20	€ 1,40	€ 12,10	€ 42,30
25	€ 1,80	€ 14,60	€ 50,40
30	€ 2,20	€ 17,10	€ 58,50
35	€ 2,50	€ 19,00	€ 64,80
40	€ 2,90	€ 21,00	€ 71,10
45	€ 3,30	€ 22,40	€ 75,60
50	€ 3,60	€ 23,40	€ 80,10
60	€ 4,30	€ 25,20	€ 84,60
70	€ 5,10	€ 27,00	€ 89,10
80	€ 5,80	€ 28,80	€ 94,50
90	€ 6,50	€ 29,70	€ 99,00
100	€ 7,20	€ 31,50	€ 104,40

1.- Relazioni e prezzi

Ai viaggi di corsa semplice,abbonamento settimanale, abbonamento mensile si applicano i prezzi delle tariffe n.1, n.2, n.3.

Ai viaggi di abbonamento settimanale e abbonamento mensile integrato treno + bus si applicano i prezzi della tariffe n. 4 e n.5

Ai viaggi di abbonamento settimanale e mensile ordinario e agli abbonamenti settimanali e mensili integrati, riservati alle Forze dell'Ordine, si applicano i prezzi delle tariffe n. 6, n.7, n, 8, e n. 9

Ai viaggiatori sprovvisti di titolo di viaggio regolarizzati a bordo su richiesta degli stessi si applicano i prezzi della tariffa n. 10.

	4	5
Tassazione	Tariffe speciali treno + bus	
Fascia.km	abbonamento settimanale	abbonamento mensile
10	€ 9,20	€ 27,50
15	€ 11,20	€ 37,40
20	€ 13,70	€ 47,30
25	€ 16,20	€ 55,40
30	€ 19,00	€ 63,50
35	€ 20,80	€ 69,80
40	€ 22,80	€ 76,10
45	€ 24,00	€ 80,60
50	€ 25,60	€ 85,10
60	€ 27,60	€ 89,60
70	€ 29,70	€ 94,10
80	€ 32,70	€ 99,50
90	€ 33,80	€ 104,00
100	€ 34,80	

	6	7	8	9
Tariffe speciali Forze dell'Ordine				
Fascia. Km	abb. sett.	abb. mens.	abb. sett. Treno+bus	abb. mens. Treno + bus
10	€ 2,80	€ 10,00	€ 4,10	€ 12,30
15	€ 4,10	€ 14,40	€ 5,00	€ 16,70
20	€ 5,40	€ 18,80	€ 6,10	€ 21,10
25	€ 6,50	€ 22,40	€ 7,20	€ 24,70
30	€ 7,70	€ 26,00	€ 8,50	€ 28,30
35	€ 8,50	€ 28,80	€ 9,30	€ 31,10
40	€ 9,40	€ 31,60	€ 10,20	€ 33,90
45	€ 10,00	€ 33,60	€ 10,70	€ 35,90
50	€ 10,40	€ 35,60	€ 11,40	€ 37,50
60	€ 11,20	€ 37,60	€ 12,30	€ 39,50

Tabella delle distanze Ferroviarie tassabili in fasce/km

Bari											
10	Bari Scalo										
10	10	Policlinico									
10	10	10	Modugno								
20	20	20	10	Palo del C.							
20	20	20	15	10	Binetto						
25	25	25	15	10	10	Grumo App					
25	25	25	15	10	10	10	Toritto				
25	25	25	15	10	10	10	10	Mellitto			
45	45	45	40	30	25	25	25	25	Pescariello		
45	45	45	40	30	25	25	25	25	10	Altamura	
60	60	60	50	45	40	40	40	40	15	15	Gravina

Tabella delle distanze automobilistiche tassabili in fasce/km

Bari										
10	Nuovo Pignone - Modugno									
20	10	Bitetto								
20	10	10	Palo del Colle							
20	15	10	10	Binetto						
25	15	10	10	10	Grumo Appula					
25	15	10	10	10	10	Toritto				
45	40	35	30	25	25	25	Altamura			
50	45	40	40	30	30	30	10	Ospedale della Murgia		
60	50	45	45	40	40	40	15	10	Gravina	
80	70	60	60	60	60	60	40	25	20	Poggiorsini
100	90	80	80	80	80	80	60	45	40	20	Spinazzola

2.- Riduzioni

Ai viaggiatori che acquistano un abbonamento settimanale o un abbonamento mensile si applica una tariffa scontata che ottempera a quanto stabilito nella L.R. n. 18/2002.

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

Il titolo di viaggio può essere acquistato presso le biglietterie, le emettitrici self service, i punti vendita autorizzati e online.

Si applica quanto disposto dal capitolo “Titoli di Viaggio - Tariffe” della Carta dei servizi FAL.

AMBITO DI APPLICAZIONE DELLE TARIFFE REGIONALI

Linee o tratti di linea soggetti all'applicazione del regime tariffario dettato dalla Regione PUGLIA:

LINEE FERROVIARIE

- Bari – Altamura
- tratta Altamura – Gravina

LINEE AUTOMOBILISTICHE

- Matera – Bari (autolinea 102);
- Irsina – Gravina – Bari (autolinea 103);
- Genzano – Gravina – Bari (autolinea 107);
- Palo del Colle – Bari (autolinea 106).

Si riporta di seguito l'elenco complessivo dei prodotti in vendita presso i punti vendita informatizzati di stazione (banchi vendita informatizzati e self-services):

TITOLI DI VIAGGIO FERROVIARI ORDINARI
Biglietti di corsa semplice;
Abbonamenti settimanali;
Abbonamenti mensili.
TITOLI DI VIAGGIO AUTOMOBILISTICI ORDINARI
Biglietti di corsa semplice;
Abbonamenti settimanali;
Abbonamenti mensili.
TITOLI DI VIAGGIO INTEGRATI TRENO+BUS
Abbonamenti settimanali;
Abbonamenti mensili.

Presso le biglietterie esterne è possibile acquistare (attività commerciali autorizzate tramite ditta affidataria del servizio di distribuzione e vendita titoli di viaggio) solo i seguenti titoli di viaggio in formato cartaceo:

TITOLI DI VIAGGIO AUTOMOBILISTICI ORDINARI
Biglietti di corsa semplice;
Abbonamenti settimanali;
Abbonamenti mensili.

Per accedere all'acquisto online sarà infine necessario che l'acquirente proceda ad una preventiva unica registrazione del proprio account in "bigliettazione online" tramite sito web o tramite APP (per la registrazione, basterà compilare i campi obbligatori rappresentati nel "FORM" accessibile tramite touch "REGISTRATI" dando infine conferma dei dati inseriti).
Dopo pochi minuti, giungerà da parte di eticket@ferrovieappulolucane.it un messaggio di conferma della registrazione all'indirizzo di posta elettronica del fruitore; da quel momento in poi sarà possibile procedere agli acquisti online.
Ultimata la procedura di acquisto, I titoli di viaggio in questione verranno trasmessi dal sistema di bigliettazione online, con identica modalità, all'indirizzo e-mail dell'acquirente sia in formato elettronico che in formato PDF (stampabile da PC).
I biglietti acquistati on line riportano in chiaro le sottostanti informazioni obbligatorie immesse dall'acquirente durante la compilazione personalizzata degli stessi:

• Tipologia del viaggio: treno, bus o treno + bus

• Stazione di partenza;
• Stazione di arrivo;
• Tipologia del titolo di viaggio: corsa semplice o abbonamento;
• Giorno o Periodo dell' utilizzo;
• Nome e Cognome dell'acquirente;
• Nome, Cognome e Data di Nascita dell'intestatario.

Il costo del titolo di viaggio appare in automatico ed è espresso numericamente in euro.
Tutti i biglietti acquistati online riportano in automatico anche ulteriori informazioni in codice utili all'identificazione ed alla rintracciabilità degli stessi a livello informatico ed inoltre, riportano in basso,sul lato destro, un codice QR che permette l'attraversamento dei varchi automatici di stazione, se fatti passare sotto il lettore ottico. L'acquisto Online può essere riferito ad un solo titolo di viaggio o può essere cumulativo e cioè riferito a più prodotti anche differenti tra loro, da riporre nel proprio carrello virtuale di spesa prima di effettuare il pagamento unificato con carta di credito.

4.- Irregolarità ed abusi

Si applica quanto previsto dalla Carta dei Servizi FAL al paragrafo Controlli, Sanzioni e Norme generali e quanto previsto dall' Art. 32 della L.R. n. 18/2002.

Il viaggiatore, prima di salire in treno, ha l'obbligo di munirsi di titolo di viaggio valido, convalidarlo, conservarlo per la durata del viaggio sino all'uscita della stazione ed esibirlo a richiesta del personale di FAL per il controllo unitamente ad un valido documento di riconoscimento.

Chiunque contravvenga all'obbligo è soggetto al pagamento del biglietto di corsa semplice per il percorso effettuato dal viaggiatore più la sanzione di 100,00 €.
Qualora il viaggiatore effettui il pagamento entro i trenta giorni successivi a quello della contestazione o della sua notifica l'importo è di 50,00€, più il costo del biglietto.
Il viaggiatore che sale da stazione/fermata sprovvisto di biglietto ed avvisa il personale di accompagnamento del treno all'atto della salita, è regolarizzato con il pagamento del biglietto più una sovrapprezzo di € 3,00 (Euro tre/00) prezzi e tariffe n. 10 . Questa non è dovuta se in partenza da stazione/fermata sprovvista di biglietteria, di emettitrici self-service o punti vendita alternativi, purchè il personale di accompagnamento del treno venga avvisato dal viaggiatore all'atto della salita.

10	
Maggiorazione tariffaria	
Serv. Aggiuntivo vendita a bordo	
fascia.km	corsa semplice
da km 1 a 25	€ 3,00
da km 26 a 50	€ 6,00
da km 51 a 75	€ 9,00
da km76 a 100	€ 12,00

La sanzione viene applicata:

- al viaggiatore che non è in possesso del titolo di viaggio o ne utilizza uno scaduto;
- al viaggiatore che non ha obliterato il titolo di viaggio, in questo caso il viaggiatore pagherà solo la sanzione ed il biglietto viene reso valido dal personale di bordo;
- al viaggiatore che, nei casi previsti, non ha compilato il titolo di viaggio in ogni sua parte; in questo caso il viaggiatore pagherà solo la sanzione ed il titolo di viaggio verrà completato dal personale di bordo.

5.- Rimborsi e indennizzi

L'indennità da ritardo prevista dall'articolo 17 del regolamento CE n.1371/2007 sarà erogata da FAL per i titoli di viaggio di corsa semplice in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio in ritardo.
Si applica quanto previsto dal capitolo "La tutela del viaggiatore" paragrafi "Rimborsi" e "Indennizzi" della carta dei servizi FAL.

6.- Bagagli, bici e animali

Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applicano le norme contenute nel capitolo "Titoli di Viaggio - Tariffe" paragrafo "Trasporto di bagagli, bici e animali" della carta dei servizi di FAL.

7. - Norme particolari

Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applicano le norme contenute nella carta dei servizi di FAL

8. Irregolarità

Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, le irregolarità riscontrate sui treni sono disciplinate dal capitolo "Obblighi di chi usa il servizio di trasporto" paragrafo "Controlli, sanzioni e norme generali" della Carta Servizi FAL.

Elenco delle gratuità e delle agevolazioni

Il sistema tariffario di cui all'art. 30 della Legge Regionale n.18/2002 e s.m.i., in vigore alla data di sottoscrizione del presente Contratto, disciplina le agevolazioni e gratuità regionali riconosciute valide su tutti i treni circolanti sulla linea Bari-Barletta e diramazioni.

Le agevolazioni /gratuità riguardano:

- Agevolazione 10% abbonamenti che *si applica a tutte le tipologie di abbonamenti e ha come destinatari tutti gli utenti dei servizi ferroviari e automobilistici;*

- Gratuità in favore di determinate categorie di utenti dei servizi di TPRL come da Art. 30 cc. 1 e 3 L.R. 18/2002.

In particolare le seguenti agevolazioni/gratuità sono attive annualmente fino a concorrenza dello stanziamento annuale apposito. Infatti, qualora durante l'anno si raggiungesse il tetto massimo stabilito per la copertura dei mancati introiti, Ferrotramviaria procede a sospendere l'erogazione dell'agevolazione o della gratuità. I relativi mancati introiti da traffico sono corrisposti dalla Regione Puglia, nei limiti delle risorse programmate ed afferenti al relativo contratto di servizio, a Ferrotramviaria previa fatturazione da parte di Ferrotramviaria.

RAGAZZI -. per i ragazzi si prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante.

TRASPORTO BICICLETTE NON PIEGHEVOLI AL SEGUITO GRATUITE
Il trasporto delle bici non pieghevoli al seguito è gratuito sui treni di Ferrotramviaria attrezzati per il trasporto delle stesse (le bici pieghevoli viaggiano invece sempre gratuitamente su tutte le tipologie di treni di FAL).
Per gli anni successivi, previa intesa tra le Parti, la Regione comunica la prosecuzione o meno dell'iniziativa, entro il 30 ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento.

ALLEGATO 6

LISTINO PREZZI SERVIZI AGGIUNTIVI

Prezzo a Tkm Categoria Treno (€/Tkm)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
per percorrenze <=120km/giorno (-40%)	8,19 €	8,03 €	8,77 €	8,11 €	7,79 €	7,39 €	7,08 €	6,85 €	7,06 €	7,10 €	6,76 €	6,94 €
per percorrenze > 120km/giorno e <= 240 km/giorno (-20%)	10,92 €	10,71 €	11,69 €	10,82 €	10,38 €	9,86 €	9,44 €	9,13 €	9,41 €	9,47 €	9,02 €	9,25 €
per percorrenze > 240 km/giorno	13,65 €	13,39 €	14,61 €	13,52 €	12,98 €	12,32 €	11,80 €	11,41 €	11,77 €	11,83 €	11,27 €	11,56 €

NOTE:

A) Il Listino Prezzi è valido a parità di risorse (MR-FTE) riflesse nel PEF

B) La tariffa esposta è valida per servizi aggiuntivi programmati con inizio e termine nella stessa località (coppia di treni e non treni singoli)

C) La tariffa esposta è valida per servizi aggiuntivi programmati in giornate feriali ed in orario diurno (tra le ore 5,00 e le ore 22,00)

D) Per servizi effettuati nelle giornate di domenica e festivi, in orario diurno, valgono le seguenti tariffe a prescindere dalla percorrenza complessiva (previa disponibilità del GI)

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
€ 27,30	€ 26,78	€ 29,23	€ 27,05	€ 19,47	€ 18,48	€ 17,70	€ 17,12	€ 17,65	€ 17,75	€ 16,91	€ 17,34

E) Per servizi effettuati nelle giornate feriali, in orario notturno (tra le ore 22,00 e le ore 5,00), valgono le seguenti tariffe a prescindere dalla percorrenza complessiva (previa disponibilità del GI)

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
€ 17,75	€ 17,41	€ 19,00	€ 17,58	€ 16,87	€ 16,02	€ 15,34	€ 14,83	€ 15,30	€ 15,38	€ 14,66	€ 15,03

F) Per servizi effettuati nelle giornate di domenica e festivi, in orario notturno (tra le ore 22,00 e le ore 5,00), valgono le seguenti tariffe a prescindere dalla percorrenza complessiva (previa disponibilità del GI)

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
€ 31,40	€ 30,80	€ 33,61	€ 31,11	€ 23,36	€ 22,18	€ 21,24	€ 20,54	€ 21,18	€ 21,30	€ 20,29	€ 20,81

ALLEGATO 7

PIANO DEGLI INVESTIMENTI

L'Affidatario si impegna a garantire il piano degli investimenti di cui all'art. 16 del Contratto finalizzato al rinnovo del materiale rotabile e all'adeguamento/ammodernamento degli impianti di manutenzione, di altri impianti fissi nonché agli investimenti in tecnologia.

Per quanto attiene alla fornitura di materiale rotabile ferroviario e, in particolare, all'acquisto di tre automotrici a tre casse, a trazione diesel elettrica, a scartamento ridotto 950 mm, a pianale ribassato, cofinanziati per una quota del 40% dell'intero investimento, si riporta di seguito il cronoprogramma:

*Tabella 1 Cronoprogramma investimento: acquisto materiale rotabile (*3 treni cofinanziati al 40% con risorse FAL)

Denominazione attività	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Sottoscrizione OGV						
Immissione in servizio prima automotrice						
Immissione in servizio seconda automotrice						
Immissione in servizio terza automotrice						

Il crono programma è stato sviluppato a partire dal presupposto che l'obbligo giuridicamente vincolante con il fornitore sia assunto entro il limite inderogabile del 31.12.2022, come dal Piano nazionale per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario di cui alla Delibera CIPE n. 25 del 10.08.2016 e alla Delibera CIPE n. 54 del 01.12.2016.

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

La tabella seguente riporta i flussi di cassa in uscita per la realizzazione degli altri investimenti.

Tabella 2 Risorse piano investimenti (in migliaia di Euro/anno)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Acquisto Tornelli	*200*	*100*	*100*									
Acquisto n. 1 muta carrelli e n. 2 power pack per Stalder	*1.400*											
Videosorveglianza – punti informativi al pubblico – biglietterie self	*30*	*30*	*30*	*30*								
Manutenzione veicoli capitalizzata	*1.859*	*2.435*	*1.808*	*576*	*1.101*	*970*	*707*	*656*	*2.487*	*1.885*	*2.069*	*2.148*

ALLEGATO 8

MATRICE DEI RISCHI

Come previsto all'art. 9 del Contratto, annualmente si effettua il confronto tra i dati previsionali del PEF e quelli consuntivi del CER.
Il CER viene trasmesso alla Regione nei termini contrattualmente stabiliti ed è accompagnato dalla Relazione illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018. Successivamente alla trasmissione della certificazione, al fine di procedere al confronto PEF/CER, l'Affidatario trasmette una nota esplicativa nella quale si dà evidenza dei principali scostamenti tra i dati del PEF e quelli del CER, analizzandone le cause ivi incluso l'andamento del costo del lavoro. Tenuto conto delle componenti del rischio a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nel contratto, nella presente matrice dei rischi e dalle note che seguono, è accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di PEF ovvero riassorbito in occasione delle revisioni intermedie di cui al PRO.

Per ciascuna delle voci relative ai ricavi, ai costi di processo – escluso il costo di accesso alla infrastruttura– e alle altre voci previste nel PEF si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla successiva tabella della Matrice dei Rischi:

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		*Risk Assessment* (3)	*Risk Management* (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FAL(IA)				
Operativo (5)	Domanda	1	Contrazione della domanda di servizio (6)		X	3	Massimo disallineamento assorbibile dalle parti prima di risolvere il contratto.	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF), CdS (opzione di legare parametri numerici all'indice di rischio)	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		2	Contrazione domanda di servizio derivante dall'ingresso si altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto	X		2	divieto di autorizzare o affidare altre IF servizi in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF),	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	3	Surplus programmatorio (7)		X	1	Possibile adeguamento del PdE (tr.km max a PEF non eccedenti rispetto al max chilometraggio storico che determinava 9 mln di ricavi)	Art 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		4	Deficit programmatorio (8)	X		1	Possibile adeguamento del PdE (tr.km max a PEF non eccednti rispetto al max chilometraggio storico che determinava 9 mln di ricavi)	Art 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta.; Art 16 (Politica investimenti e rinnovo materiale rotabile) AQ gestore della rete per prenotare capacità di rete	Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)
		5	Disponibilità – uomini e mezzi		X	2	Possibile ritardo di consegna del nuovo materiale rotabile ordinato; Esodo del personale operativo verso altre imprese.	Art 16 (Politica investimenti e rinnovo materiale rotabile), congruo dimensionamento della flotta (scorta tecnica); Piano di formazione personale.	Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS (9)
		6	Disponibilità - Capacità infrastruttura - adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali che non giustifichino la realizzazione degli incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4)		X	4	Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF)	Impossibilità dell'IA totale o parziale, di accrescere la realizzazione degli incrementi di produzione sei servizi ferroviari nei termini previsti dal PEF (allegato 4)
		7	Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X	1	Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF	Art. 9, comma 5 Art. 8	Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
Altri rischi	Normativo	8	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		3	Adeguamento dei dispositivi di bordo e/o le dotazioni che hanno riflessi sull'utenza	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		9	Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	n/a	n/a				
	Contenzioso	10	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	n/a	n/a				Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		*Risk Assessment* (3)	*Risk Management* (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FAL(IA)				
	Relazioni industriali	11	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	1	Legare l'attuale contratto di secondo livello ai fattori di produttivita; rimandare alle azioni dell'art 8, comma 8 per il CCNL di settore	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi del personale
	Gestionale	12	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (10)		X	2	Si rimanda prioritariamente alle azioni previste dal PRO, diversamente si rimanda al meccanismo previsto all'Art 8 del CdS	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	13	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		1	Programmazione delle risorse finanziarie sul bilancio pluriennale eventuale rimodulazione / riprogrammazione	Art. 7 e Art. 10 CdS	Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		14	Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		1	Rischio gestito nel punto precedente	-	-
		15	Mancato adeguamento della base tariffaria	X		1	Il mancato adeguamento pone a carico dell'EA i conseguenti oneri.		Impossibilità di garantire l'equilibrio economico del contratto
	Socio - ambientale	16	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X	1	Stipula di polizza assicurativa di opportuno massimale.		Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
	Cause di forza maggiore	17	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X		1	Da valutare in relazione a ciò che si è verificato	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF) – Art. 22 (risoluzione del Contratto)	Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara

NOTE

(1) Il rischio è un evento incerto che qualora si verifichi ha un impatto (positivo o negativo) sul CdS, con il coinvolgimento della parte contrattuale interessata dall'allocazione (EA e/o IA); la matrice considera esclusivamente l'impatto negativo.

(2) EA = rischio allocato in capo all'ente affidante;
IA = rischio allocato in capo al vettore affidatario.

(3) Probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in % o scala tipo Likert 1-5.

(4) Meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento (strumento di mitigazione, come descritto nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e nel CdS di riferimento).

(5) Cfr. Direttiva 2014/23/UE, Considerando n.20 ("*un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti* ") e d.lgs. n. 50/2016, art. 3, comma , lettera zz) ("*rischio operativo: rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domando o sul lato dell'offerta o di entrambi trasferito all'operatore economico* ").

(6) Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica); in caso di contratti *gross cost* tale rischio permane in capo all'EA.

(7) Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva.

(8) Sottodimensionamento dell'offerta programmata dall'EA, in relazione alla domanda effettiva.

(9) A titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, e/o apparati di sicurezza, *performance* infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, rispetto a quanto previsto dal CdS).

(9bis) Si intendono i lavori di adeguamento con impatto sulla *performance* infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, sulla capacità della linea e delle stazioni rispetto a quanto previsto dal CdS).

(10) A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.

Per alcune voci della tabella si forniscono le seguenti descrizioni integrative:

Rischio operativo: Contrazione della domanda di servizio (ID: 1)
Tale rischio è in campo all'Affidatario.
Tali variazioni sono il risultato di un insieme di fattori:

- recupero/incremento dell'evasione tariffaria;
- migliore/peggiore politica commerciale;
- incremento (peggioramento) della domanda derivante dal miglioramento (peggioramento) della qualità del servizio e dalle politiche a favore della mobilità pubblica da parte dell'IA e degli enti locali;
- errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica).
- strategie commerciali e di marketing;
- regime sanzionatorio per i viaggiatori;
- accessibilità/semplicità di accesso al sistema di vendita ticket;

Considerando l'automatismo dell'adeguamento/incremento delle tariffe, e qualora la Regione non abbia proceduto in senso contrario, lo scostamento tra ricavi PEF e CER sarà attribuito in forma proporzionale all'incidenza percentuale dell'effetto del recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori, l'uno in capo all'Affidatario e l'altro valutato nel confronto del risultato netto PEF /CER.

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Recupero minimo % annuo di evasione su anno precedente	0%	0.50%	0%	0%	0.5%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
incremento minimo % annuo viaggiatori su anno precedente	1%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.0%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%

A titolo d'esempio, nel caso in cui lo scostamento fosse pari a 5 milioni di euro, il recupero dell'evasione programmato fosse pari per l'anno considerato a 1,5% e l'incremento dei viaggiatori programmato pari a 1% per complessivi 3 milioni di euro allora la quota in capo all'Affidatario è pari a 3/5, , mentre la quota da valutarsi nel confronto del risultato netto PEF / CER è pari a 2 / 5, per complessivi 2 milioni di euro.

Qualora la Regione non provveda all'incremento/adeguamento tariffario, lo scostamento terrà prima conto dell'atteso effetto sui ricavi della stessa mancata manovra, calcolato applicando l'incremento percentuale previsto all'ammontare dei ricavi da traffico da CER dell'anno precedente, e quindi sulla quota dello scostamento restante si procederà analogamente, attribuendo in forma proporzionale all'incidenza percentuale gli effetti del mancato recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori

Gli adeguamenti tariffari previsti nel PEF, al fine dell'applicazione di quanto innanzi sono rappresentati di seguito:

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

Restano, inoltre, in capo all'EA ogni impatto sul Valore della Produzione dovuto a introduzione di agevolazioni/ gratuità successive alla stipula del contratto e/o introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale.

Rischio operativo: Contrazione domanda di servizio derivante dall'ingresso si altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto (ID: 2)

Tale rischio è in campo alla Regione.

La Regione si impegna a stimare l'eventuale quota di mancato ricavo da traffico riveniente dall'autorizzazione/affidamento di ulteriori servizi di trasporto ferroviario in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP di cui al Contratto e a riconoscerle all'Affidatario nei limiti dell'equilibrio economico finanziario del contratto.

Rischio operativo: Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (ID: 7)

Tale rischio è in campo all'Affidatario.

La variazione dei costi operativi rappresenta il tipico rischio produttivo d'impresa e pertanto rientra nella piena responsabilità dell'Affidatario.

A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.

Rientra tra questi costi la variazione del costo unitario del carburante e dell'energia elettrica.

L'incremento dei costi di produzione è già coperta dall'indicizzazione delle tariffe ed è un elemento compreso nell'indicizzazione dei costi da utilizzare nella previsione di evoluzione dei costi nel PEF, sulla base dell'inflazione programmata.

Eventuali effetti derivanti da una diversa dinamica inflattiva reale rispetto a quella prevista nel PEF, saranno oggetto di adeguamento dello stesso PEF. Ulteriori variazioni rientrano nel rischio d'impresa dell'affidatario.

Resta inteso che la variazione dei costi di processo dovuta ad interventi dell'EA restano in capo a quest'ultimo. A titolo di esempio: Costi collegati alla introduzione di sistemi di "ticketing elettronico" sui mezzi operanti nella Regione.

Altri rischi – Gestionale : Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (ID: 12)

Tale rischio è in campo all'Affidatario.

I maggiori oneri rivenienti da inefficienze gestionali ed organizzative quantificate confrontando il costo unitario a trenoxkm di consuntivo, aggiornato tenendo conto delle eventuali variazioni di prodzione e dei costi per servizi sostitutivi non previsti nel PEF, con il costo a trenoxkm di cui al PRO.

Altri rischi: Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo (ID: 11)

Tale rischio è in campo all'Affidatario.

La Regione riconosce all'Affidatario i costi effettivamente sostenuti, così come rinvenienti dal CER, del personale relativo ai processi produttivi necessari all'adempimento delle obbligazioni di servizio pubblico di cui al contratto nella misura massima prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori/minori costi determinati da maggiori/minori prestazioni condivisi con la Regione o determinati da modifiche ai servizi. Gli scostamenti relativi al costo del lavoro superiori a quelli stimati nel PEF restano a carico dell'Affidatario.

Altri rischi: Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA (ID: 13)

Tale rischio è in campo alla Regione.

L'incremento degli oneri finanziari maturati per il ritardo nei pagamenti da parte dell'EA provoca un impatto negativo sui costi dell'Affidatario, nonché un conseguente incremento della posizione creditoria a livello patrimoniale. Gli effetti legati ai tardivi pagamenti da parte della Regione sono in capo alla Regione nei limiti del WACC, al netto degli interessi di mora.

Eventuali incrementi degli oneri finanziari derivanti da motivi diversi dal ritardo nei pagamenti da parte dell'EA rientra nel normale rischio d'impresa e quindi nella responsabilità dello stesso.

Altri rischi – finanziario: Mancato adeguamento della base tariffaria (ID: 15)

Tale rischio è in campo alla Regione.

Gli oneri conseguenti al mancato adeguamento della base tariffaria sono a carico della Regione.

Procedura di applicazione della matrice dei rischi ai ricavi da traffico

Le Parti si danno reciprocamente atto della complessità del sistema dei trasporti e delle numerosi componenti che influiscono sulla dinamica delle gestione delle singole componenti dello stesso sistema, molto spesso non chiaramente e puntualmente verificabili né quantificabili. In tale contesto è necessario limitare le divergenze applicative della disciplina contrattuale e le conseguenti difficoltà gestionali. Con tale fine le Parti condividono la seguente procedura di ripartizione dei richi relativi ai ricavi da traffico definita secondo il seguente ordine di applicazione degli effetti

1. gli effetti del mancato adeguamento annuale delle tariffe (ID: 15 e ID: 1)
2. eventuale riduzione dei ricavi per strategie commerciali e di marketing e/o da inaccessibilità del sistema di vendita ticket (ID: 1 e ID: 3)
3. eventuale riduzione dei ricavi imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria/modale successivi alla stipula del Contratto;
4. riduzione dei ricavi da traffico conseguente al mancato recupero dell'evasione/elusione stimato nel PEF (ID: 1)
5. eventuale riduzione dei ricavi da traffico, così come gli eventuali maggiori costi, conseguenti all'effetto stimato di politiche tariffarie (agevolazioni e gratuità diverse da quelle già attive alla data di stipula del contratto).

Una volta scorporate le quote di rischio di cui ai punti precedenti, l'eventuale quota residuale dello scostamento sarà attribuita al mancato/minore incremento viaggiatorixkm (ID: 1) rispetto a quanto stimato, nella misura del 50% tra le parti.

Trattandosi, inoltre, di una concessione di servizi di trasporto viaggiatori per ferrovia, ex art. 4 Reg. 1370, il rischio del mancato incremento dei viaggiatorixkm risulta residuale rispetto agli altri criteri ed ultimo in ordine di applicazione.

In caso di maggiori ricavi, a valle dell'applicazione della matrice dei rischi anche alle componenti "costi", questi saranno riconosciuti alla Regione, secondo la disciplina contrattuale degli accantonamenti delle poste a credito/debito così da evitare sovra compensazione.

ALLEGATO 9

Procedure di aggiornamento del programma di esercizio

Si riporta di seguito, in forma tabellare, la procedura per la formazione dell'orario annuale ed il suo eventuale adeguamento intermedio, che le parti intendono adottare nell'ambito del presente Contratto di Servizio. Le scadenze indicate sono coerenti con le scadenze inserite dal Gestore dell'Infrastruttura nel Prospetto Informativo di Rete (PIR) e, pertanto, sono suscettibili di adeguamento alle eventuali modifiche degli stessi nel tempo.

Tab. 1 "Procedura per la formazione dell'orario annuale"

Step	Scadenza	Attività
1	**Entro il 10 Marzo**	FAL e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'orario del successivo mese di Dicembre.
2	**Entro il 30 Aprile**	FAL presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	**Entro il 30 Luglio** **Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI**	FAL trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e FAL concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere rispetto alle proposte alternative del GI.
4	**Fine luglio**	La Regione invia a FAL un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che FAL invierà al GI entro la prima settimana di agosto
5	**Mese di novembre** **Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI**	FAL trasmette alla Regione il progetto orario definitivo approvato dal GI.

Tab. 2 "Procedura per l'eventuale aggiornamento di giugno dell'orario attivato nel precedente mese di dicembre, sia nel caso di modifiche richieste dalla Regione sia nel caso di variazioni chieste dal Gestore della Infrastruttura"

Step	Scadenza	Attività
1	5 **mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità**	FAL e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'adeguamento intermedio (giugno) dell'orario in corso di validità.
2	4 **mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità**	FAL presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	**Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI**	FAL trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e FAL concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nell'eventuale presentazione delle osservazioni al GI.
4	**Entro 15 giorni dalla comunicazione di FAL relativamente al progetto orario trasmesso dal GI (punto 3)**	La Regione invia a FAL un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che FAL invierà al GI entro i termini pubblicati nel Prospetto Informativo di Rete-PIR.

n. progressivo	tipologia	modulo composizione
1	treno a composizione bloccata (M+M)	2C
2	treno a composizione bloccata (M+M)	2C
3	treno a composizione bloccata (M+M)	2C
4	treno a composizione bloccata (M+M)	2C
5	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
6	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
7	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
8	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
9	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
10	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
11	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
12	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
13	treno a composizione bloccata (M+M)	2C
14	treno a composizione bloccata (M+M)	2C
15	treno a composizione bloccata (M+M)	2C
16	treno a composizione bloccata (M+M)	2C
17	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
18	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
19	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
20	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C
21	automotrice singola (M)	1C
22	automotrice singola (M)	1C

id aziendale	regime di proprietà	anno costruzione
SB1	Regione Puglia	2012
SB2	Regione Puglia	2012
SB3	Regione Puglia	2013
SB4	Regione Puglia	2013
SBT5	Regione Puglia	2013-2018
SBT6	Regione Puglia	2013-2018
SBT7	Regione Puglia	2013-2018
ST1	Regione Puglia	2012
ST2	Regione Puglia	2013
ST3	Regione Puglia	2013
ST4	Regione Puglia	2013
ST8	Regione Puglia	2019
UDT 351-352	Regione Puglia	1998
UDT 355-362	Regione Puglia	1998-2001
UDT 356-357	Regione Puglia	1998
UDT 360-361	Regione Puglia	1998
ST9	Regione Puglia	2021
ST10	Regione Puglia	2021
ST11	Regione Puglia	2021
ST12	Regione Puglia	2021
AT308	Regione Puglia	1988
AT313	Regione Puglia	1989

data immissione in servizio	posti a sedere	posti totali
2012	98	184
2012	98	184
2013	98	184
2013	98	184
2019	152	303
2018	152	303
2018	152	303
2013	152	303
2013	152	303
2013	152	303
2013	152	303
2019	152	303
1999	60	244
2001	60	244
1999	60	244
1999	60	244
stimata 2022	152	303
stimata 2022	152	303
stimata 2022	152	303
stimata 2022	152	303
1988	50	110
1989	50	110

climatizzazione/riscaldamento/raffrescamento	Sonorizzazione	WC
climatizzazione	SI	NO
climatizzazione	SI	NO
climatizzazione	SI	NO
climatizzazione	SI	NO
climatizzazione	SI	SI
climatizzazione	SI	SI
climatizzazione	SI	SI
climatizzazione	SI	SI
climatizzazione	SI	SI
climatizzazione	SI	SI
climatizzazione	SI	SI
climatizzazione	SI	SI
riscaldamento/raffrescamento	NO	NO
riscaldamento/raffrescamento	NO	NO
riscaldamento/raffrescamento	NO	NO
riscaldamento/raffrescamento	NO	NO
climatizzazione	SI	SI
climatizzazione	SI	SI
climatizzazione	SI	SI
climatizzazione	SI	SI
riscaldamento	NO	SI
riscaldamento	NO	SI

NOTE
in esercizio
in esercizio
in esercizio
in esercizio
in esercizio
in esercizio
in esercizio
in esercizio
in esercizio
in esercizio
in esercizio
in esercizio
in fase di alienazione
in fase di alienazione
in fase di alienazione
in fase di alienazione
in fase di immissione
in fase di immissione
in fase di immissione
in fase di immissione
utilizzo per altri servizi
utilizzo per altri servizi

ALLEGATO 11

Cronoprogramma degli interventi di adeguamento infrastrutturali aventi impatto sulla offerta di trasporto prevista nel PEF

Gli interventi infrastrutturali programmati e finanziati, propedeutici alla implementazione del programma di esercizio proposto nel PEF, sono riportati di seguito, unitamente alle diverse scadenze temporali:

Raddoppio Bari Scalo – Bari S. Andrea:	attivazione prevista 2022;
Raddoppio Modugno – Palo del Colle:	attivazione prevista 2022;
Raddoppio selettivo Mellitto:	attivazione prevista 2023;
Riassetto piano del ferro stazione di Altamura:	attivazione prevista 2024;
Raddoppio Palo del Colle – Grumo Appula:	attivazione prevista 2025;
Raddoppio Grumo Appula - Toritto:	attivazione prevista 2025;
Completamento Interramento Modugno:	attivazione prevista 2026;
Raddoppio Bari S. Andrea – Modugno:	attivazione prevista 2026.

ALLEGATO B

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti Previsti per l'affidamento diretto, ai sensi dell'articolo 5 par. 6 del Regolamento (CE) 1370/2007 e ss. mm. e ii., dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.

Informazioni di sintesi

Oggetto dell'affidamento	Servizio di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia di interesse regionale e locale su rete ferroviaria di competenza della Regione Puglia, nonché di servizi connessi.
Ente affidante	Regione Puglia
Tipo di affidamento	Contratto di Servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto (art. 5, par. 6 Reg. (CE) n. 1370/207 e ss. mm. e ii.)
Durata del contratto	Dodici anni: dal 01/01/2022 al 31.12.2033
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	Nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Città Metropolitana di Bari e provincia di Matera

Soggetto responsabile della compilazione

Nominativo	ing. Carmela Iadaresta
Ente di riferimento	Regione Puglia
Area/servizio	Dipartimento Mobilità - Sezione trasporto pubblico locale e intermodalità
Telefono	080.5405627
Email	servizio.gestionetpl@pec.rupar.puglia.it
Data di redazione	novembre 2021

Premesse

La presente relazione ha la finalità di condensare gli adempimenti in capo all'Ente Affidante in ordine alle esigenze di garantire pubblicità e trasparenza sul processo di affidamento del servizio di trasporto pubblico per ferrovia, secondo quanto previsto dall'articolo 34 co. 20 del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in L. 17 dicembre 2012, n. 221.

Limitatamente al perimetro del servizio pubblico di trasporto passeggeri per ferrovia di cui in argomento la presente soddisfa anche l'esigenza di rendere pubblica, una volta l'anno, una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, così come previsto dall'art. 7, par. 1 del Regolamento n. 1370/2007 e ss. mm. e ii.

Norme di riferimento

a) Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338 il quale:

   - Prevede all'art. 5, par. 5 la facoltà di **aggiudicare direttamente** i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale ;

   - Prevede all'art. 4, par. 4, la possibilità di **proroga** fino al 50% della durata dei contratti di servizio in relazione alla significatività dei beni forniti dall'operatore del servizio pubblico;

   - prevede all'art. 7, par. 2 e 3, la **pubblicazione** sulla GUUE, in caso di aggiudicazione diretta, da parte delle Autorità competenti almeno un anno prima, delle seguenti informazioni minime: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione prevista; c) servizi eterritori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione;

   - definisce **obbligo di servizio pubblico** "*l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale 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*";

   - definisce **diritto di esclusiva** "*il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto di passeggeri su una linea o rete on in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico*";

   - definisce **compensazione di servizio pubblico** "*qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo*".

   - Prevede all'art. 6, par. 1 che tutte le **compensazioni** di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico non aggiudicato a norma dell'art. 5, paragrafi 1, 3 o 3*ter* o connesse a una norma generale devono essere conformi all'art. 4 ed inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato;

b) 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;

c) Decreto Legislativo n. 17 aprile 2014 n. 70 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";

d) Legge 24 dicembre 2007 n. 244, art. 2, c. 461 che fissa le disposizioni che l'Autorità competente è tenuta ad applicare in sede di stipula dei contratti di servizio per tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti;

e) Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013 n. 94/CU recante le linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contatti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi ai sensi del sopra richiamato articolo della L. 244/2007;

f) Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" e ss. mm. e ii, che:

   - all'art. 8 prevede il trasferimento alle Regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione delle le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.;
   - all'articolo 17 che gli Enti competenti definiscano obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;

   - all'articolo 18, come modificato dall'art 7 comma 3 della L. 33/2009, che, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è regolato da contratti di servizio con durata minima non inferiore a sei anni di rinnovabile di altri sei;

g) decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 217 e successive modificazioni, articolo 37 del che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

h) decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17dicembre 2012, n. 221, artt. 34 e 34-octies;

i) decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96 – art. 27;

j) Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (e ss. mm. e ii.) il quale prevede, tra l'altro,:

   - all'art. 18, co. 1, lett. a) che le disposizioni del Codice non si applicano "*[…] alle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 […]";*

   - all'art. 17, co. 1, lett. i) che le disposizioni del codice non si applicano agli appalti ed alle concessioni di servizi "*concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana*";

   - all'art. 4, che l'affidamento dei contratti pubblici "esclusi del tutto o in parte dall'ambito di applicazione oggettiva del presente codice, avviene nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza e proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica;

k) Atti regolatori dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART):

   - il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (allegato alla delibera del Consiglio dell'Autorità per la regolazione dei Trasporti n.52 del 4 luglio 2014);

   - Delibera n. 49 del 17 giugno 2015, recante "*Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici*";

- Delibera n. 48 del 30 marzo 2017 Atto di regolazione recante la "*Definizione delle metodologia e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*";

- Delibera n. 16 del 8 febbraio 2018 Atto di regolazione recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico*";

- Delibera n. 106 del 25 ottemperanza 2018 Atto di regolazione 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*";

l) Legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale" e ss. mm. e ii.;

m) Legge regionale 20 agosto 2012, n. 24 "Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali e ss. mm. e ii.";

Oggetto dell'affidamento

L'affidamento in argomento, occorso con Deliberazione della Giunta regionale n. 1480/2017, concerne i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia di competenza dell'ATO Regione Puglia, erogati sulla rete ferroviaria isolata che collega Puglia e Basilicata (la provincia di Matera e la Città Metropolitana di Bari) così come definiti nel Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598/2016 (pubblicata su B.U.R.P. n. 55/2016).

Il modello pugliese di governance del sistema del trasporto pubblico

La Regione Puglia, in forze del trasferimento di competenze concretizzato con l'art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997, a mente dell'art. 3 della L.R. n. 18/2002 è competente per le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto locale, con qualsiasi modalità eserciti, non attribuiti agli Enti locali.
A fronte della disciplina contenuta nell'art. 3-*bis* del decreto-legge n. 138/2011 convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, anche la Regione Puglia ha organizzato, attraverso la L.R. n. 24/2012, l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Ambiti Territoriali Ottimali di estensione almeno provinciale.
Tale impostazione risulta, inoltre, coerente con la disciplina indicata nell'art. 48 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, ove è ribadito l'obbligo per le Regioni di determinare i bacini di mobilità del trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo.
La predetta L.R. n. 24/2012 regolamenta ed organizza, anche in conformità alla disciplina nazionale citata innanzi, lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica tra cui i servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevedendo che i medesimi siano organizzati ed erogati all'interno di Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e, inoltre, che la programmazione e l'organizzazione dei servizi sia riservata all'Organo di Governo d'Ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione.
All'art. 23, c. 1, lett. b) la medesima legge istituisce, un Ambito Territoriale Ottimale di estensione regionale che, tra l'altro, comprende anche i servizi ferroviari. Tale istituzione è resa definitiva, secondo quanto previsto dal c. 1 del citato art. 13 della legge, a fronte dell'approvazione del Piano Triennale dei Servizi di TPRL intervenuta con DGR n. 598/2016 di approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti e il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale, ai sensi di quanto previsto dall'art. 2 della L.R. n. 16/2008.
Per ciò che attiene i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale, la L.R. n. 24/2012, all'art. 19, c. 1 identifica nell'Ente Regione Puglia l'Organo di Governo del relativo Ambito.

Con il D.Lgs. n. 422/1997, il legislatore, oltre a delegare alle regioni i compiti di programmazione ed

amministrazione dei servizi di trasporto pubblico regionale locale, ha disposto, *ope legis* il subentro di queste ultime alle concessioni dello Stato, quali nuovi concedenti sia dei servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato spa (art. 9), che delle ferrovie in concessione ad aziende private e/o in gestione commissariale (art. 8), sulla base di specifici Accordi di programma da sottoscriversi.
La società Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. (FAL) nasce nel 2001 dalla precedente gestione commissariale governativa della sola rete pugliese e lucana delle Ferrovie Calabro Lucane. La stessa società opera su una rete a scartamento ridotto, pertanto individuata quale rete isolata ai sensi del D.Lgs. n. 50/2019 e successivo DM 347/2019).

L'attuazione della delega alla Regione di cui all'art. 8 del D.lgs. 422/97 ha avuto inizio con l'emanazione del DPCM del 16 novembre 2000 che ha individuato e trasferito alle regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti ad esse conferiti con decorrenza a partire dal 1 gennaio 2001.
Da quella data in poi sono stati sottoscritti con FAL contratti che, in forza dell'articolo 34, comma 3, delle legge regione n. 18/2002, successivamente integrata dalla legge regionale n. 17/2005, la giunta regionale ha rinnovato sino al 2009.

Allo stato risultano vigenti i contratti di servizio sottoscritti in data 30 dicembre 2009 tra la Regione Puglia e Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. rep. n. 011095, avente durata di sei anni, dal 01.01.2010 al 31.12.2015,. Per effetto della DGR n. 1540 del 02.08.2013 con la quale è stato disposto, anche per FAL, di non avvalersi della facoltà di recedere al contratto in essere, prorogando la scadenza dello stesso contratto di ulteriori sei anni (31.12.2021).

Affidamento dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia a FAL.
L'affidamento in argomento discende dalla positiva valutazione, da parte della Giunta regionale, della nota prot. P/122del 28.09.2017, acquisita al prot. AOO_078/2484 di pari data, con la quale Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. ha presentato una proposta commerciale finalizzata alla aggiudicazione diretta , ex art. 5, par. 6, del Regolamento n. 1370/2007 a far data dal 01/01/2022.
Con Deliberazione della Giunta Regionale, n. 1480 del 28.09.2017, infatti è stato disposto, tra l'altro:

- di procedere all'aggiornamento, ai sensi dell'art. 21 del contratto di servizio in essere, del medesimo contratto previa rinegoziazione in conformità al mutato quadro normativo e regolatorio intervenuto;
- alla aggiudicazione diretta in favore di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. del contratto dei servizio di trasporto ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Regolamento n. 1370/2007 per dieci anni, elevabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del citato regolamento;
- che i contratti conseguentemente sottoscritti annullano e sostituiscono la parte "servizi di trasporto" dei vigenti contratti di servizio;

A fronte del citato atto deliberativo è stato pubblicato l'avviso di pre-informazione al mercato, n. 387772-2017-IT, previsto dall'art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo all'affidamento diretto a Ferrotramviaria s.p.a., art. 5, par. 6 dello stesso Regolamento pubblicato nel Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S S189 del 03/10/2017.

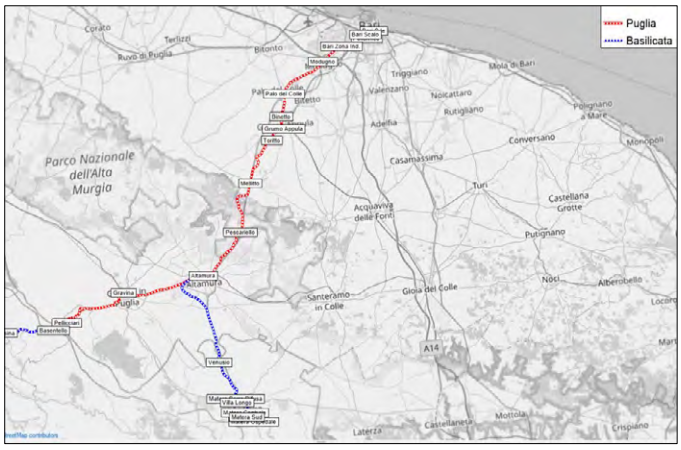
Infrastruttura ferroviaria, caratteristiche del servizio ed obbligazioni di servizio pubblico
Il Piano regionale dei trasporti della Regione Puglia, assurto a dignità di norma con la Legge regionale 23 giugno 2008 n. 16 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", riconosce al sistema ferroviario pugliese il ruolo di struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale disponendo che, rispetto ad esso, siano ridisegnati e calibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili con esso.
In Puglia l'infrastruttura ferroviaria si sviluppa, sul territorio regionale, per oltre 1500 km di estensione, di cui circa 840 km appartenenti all'infrastruttura nazionale (in concessione a RFI s.p.a.) e 660 km appartenente agli asset regionali. L'efficiente diffusione dell'infrastruttura ferroviaria è confermata dall'evidenza secondo cui, dei 258 Comuni pugliesi, ben 149 (quasi il 60%) sono attraversati dalla ferrovia connettendo, in termini di accesso diretto, l'81,4% della popolazione.

La rete ferroviaria, sulla quale sono concentrati i servizi di trasporto ferroviario oggetto d'affidamento si estende come di seguito:

Bari – Altamura - Matera 76 km, singolo binario

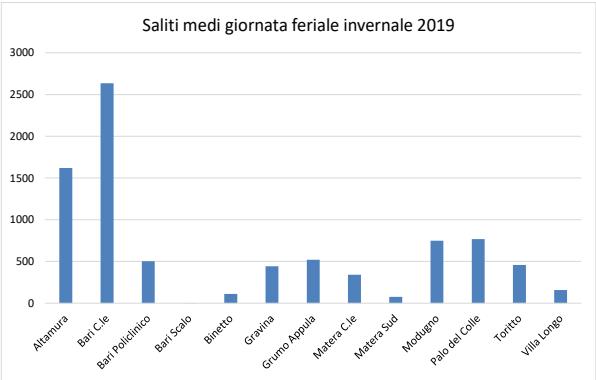
Altamura – Gravina 12 km, singolo binario.

Di seguito si riportano due schematizzazioni della rete di riferimento.



Sulla base dei dati dell'anno 2019 delle frequentazioni ferroviarie, per il servizio reso, limitatamente alle tratte Bari – Altamura – Matera e Altamura Gravina e nella giornata feriale invernale, si contano mediamente 8375 saliti.

Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata feriale annuale complessivi e distinti per fermata.



L'offerta di trasporto oggetto di affidamento si compone, complessivamente, di oltre 60 treni al giorno (giorno medio feriale invernale) tra le ore 06:00 e le ore 22:00, per una produzione complessiva che, nel periodo di vigenza contrattuale, arriverà sino a 900'000 treno*km/anno. A questa produzione va aggiunta l'offerta di servizi automobilistici sostitutivi rientranti nell'alveo delle casistiche di cui all'art. 34-octies del *decreto-legge* n. 179/2012.

La velocità commerciale dei servizi si attesta intorno ai 39 km/ora.
Le otto fermate/stazioni della porzione pugliese della rete in argomento (Bari – Altamura – Matera e Altamura – Gravina) sono tutte dotate sia di biglietteria presidiata da operatore che di emettitrici automatiche self-service. La rete di vendita è completata da una serie di esercenti convenzionati (agenzie di vendita titoli di viaggio e tabaccai) oltre che da servizi infotelematici (da fruire anche in modalità mobile) dedicati a tale scopo.

Il servizio è offerto con una flotta, dedicata al servizio viaggiatori, di 20 treni tutti a composizione bloccata M+R+M. L'età media è pari a 9 anni nel primo anno di vigenza del contratto (2022).
Oltre alle nuove dotazioni ed al miglioramento del confort di viaggio, va evidenziato che i nuovi treni consentiranno di proporre il 100% dei treni accessibile alle persone con mobilità ridotta e il 100% dell'accessibilità con la propria bici.

Obbligazioni di servizio pubblico
Gli obblighi di servizio pubblico esplicitati nel Contratto di Servizio sono:

- obbligo di effettuazione delle corse ferroviarie elencate nel programma di esercizio nel rispetto degli standard minimi specificati nel contratto di servizio;
- obblighi relativi ai rotabili adibiti al servizio e ammodernamento del parco del materiale rotabile mediante acquisto di treni secondo la quantità e la tempistica stabilite dal Contratto di servizio;
- obblighi tariffari;
- obblighi relativi alla qualità del servizio ;
- obblighi di monitoraggio e rendicontazione;
- obblighi di contabilità analitica separata;
- obblighi di informazioni all'utenza.

Elemento non trascurabile, soprattutto tra gli obblighi di servizio oggetto di contratto, è la gestione del sistema di garanzia della qualità del servizio implementato in piena aderenza alla Deliberazione ART n. 16/2018.
In coerenza con le misure regolatorie di specie sono stati definiti precisamente gli standard di qualità relativi ai servizi oggetto d'affidamento introducendo regole di computazione e rilevazione dei relative condizioni minime da garantire.
Le componenti del sistema delle garanzie di qualità sono: regolarità e puntualità del servizio, informazioni all'utenza, quantità di posti offerti, accessibilità della rete commerciale, pulizia, comfort e sicurezza.
Tali parametri sono continuamente verificati sia dall'affidatario che attraverso specifiche campagne di ispezione e verifica da parte del committente del servizio.

Compensazioni per obbligazioni di servizio pubblico
Per l'assolvimento degli obblighi di servizio sono riconosciti all'affidatario oltre ai proventi del traffico contratto con modalità *net-cost*), i ricavi connessi alla gestione del servizio (altri ricavi) nonché un corrispettivo contrattuale che assicuri, tenuto conto dei rischi commerciali, industriale nonché dell'allocazione e della modalità di gestione di tutti gli altri rischi come da contratto di servizio, la sostenibilità economico finanziaria del contratto.
La computazione delle compensazioni è sviluppato in conformità alle disposizioni dell'art. 4 e dell'art. 6, nonché dell' allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii., oltre che in coerenza con le misure regolatorie ART applicabili. Tale impostazione consente una effettiva condivisione di tutti gli elementi connessi all'espletamento del servizio (quantità e qualità del servizio, costi, ricavi, investimenti, imposte, margine di utile, tariffe,…) ed in tale ottica l'affidatario elabora una proposta di Piano Economico Finanziario (PEF) in cui è stimato, anno per anno per l'intera vigenza del contratto, il valore complessivo delle voci economiche afferenti alla gestione del contratto e dei relativi risultati previsionali.
Contribuisce al raggiungimento delle condizioni di equilibrio economico del contratto anche gli adeguamenti tariffari cadenzati secondo lo schema che segue:

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	2028	2029	2030	2031	2032	2033
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse inferiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi previsti nel suddetto prospetto. Qualora, invece, l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse superiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi NIC, al lordo dei tabacchi, previsti per legge, assorbenti le relative previsioni del prospetto, con conseguente effetto sul PEF contrattuale.
La previsione di tali adeguamenti tariffari ha scontato la procedura di consultazione prevista dall'art. 26, co. 1 della L.R. n. 18/2002 avviata con nota prot. AOO_4802 del16/11/2021.

La compensazione riconosciuta a FAL per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico di cui al contratto di servizio in argomento, non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell' art. 107, par. 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), poiché computata ed erogata a norma del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii. (art. 9, par. 1).

Il corrispettivo contrattuale previsto sarà finanziato attraverso le risorse del Fondo Regionale Trasporti, di cui alla L.R. n. 18/2002 nel quale concorrono sia risorse trasferite dallo Stato (Fondo Nazionale Trasporti) che risorse proprie regionali.

Selezione della modalità di affidamento
La Regione Puglia, con DGR n. 1480/2017, ha disposto anche per il contratto di servizio in argomento, l'affidamento diretto, ex art. 5, par. 6 del Regolamento 1370/2007 e ss.mm. e ii..
Anche a fronte degli investimenti proposti dall'affidatario con proprio apporto di risorse economiche, ritenuti funzionali ed indispensabili per l'implementazione del processo di continuo recupero di qualità del servizio, è stato possibile estendere, ex art. 4, par. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii, la drata dle contratto di servizio sino a complessivi dodici anni.

La Delibere ART n. 48/2017
In aderenza alla misura 4 della Delibera in argomento la Regione Puglia ha redatto la c.d. "relazione sui lotti" che, tuttavia, per il lotto in argomento, assumeva le definizioni già delineate nel Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale approvato con DGR n. 598/2016, precedentemente, dunque, all'approvazione della Delibera ART n. 48/2017.
La conferma della definizione, storica, dei cinque lotti differenti in cui è riconosciuta la rete ferroviaria pugliese muove dalle considerazioni relative agli interenti infrastrutturali in corso volti a superare le limitazioni fisiche, tecnologiche ed impiantistiche oltre che meramente infrastrutturali della medesima rete, oltre che le diversificate e frammentati dei modelli gestionali degli impianti fissi (depositi, officine,…). A maggior ragione per l'affidamento in argomento l'identificazione del singolo lotto è rafforzata dalla connotazione di "ferrovia isolata" sulla quale l'affidatario è chiamato a svolgere i servizi.

La Delibera ART n. 154/2019
Con riferimento all' applicazione delle misure regolatorie di cui alla Delibera in argomento si rileva che, alla Misura 1 Punto 5 è esplicitamente previsto che "*In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravi amministrativi, l'Ente Affidante può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo 7 par. 2 del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c)".*

La complessa attività istruttoria volta alla definizione delle regole e della disciplina contrattuale, già in corso alla data di adozione della Delibera, ha tuttavia consentito comunque di recuperare buona parte dei contenuti *medio tempore* intervenuti delle misure regolatorie di cui alla Delibera ART n. 154/2019.

Motivazioni a supporto della scelta
L'affidamento diretto a Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., ex art. 5, par. 6 del Reg. n. 1370/2007 è stato disposto con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1480/2017.
La scelta, dunque, è stata compiuta dalla Giunta Regionale con l'atto amministrativo di aggiudicazione anzidetto in ottemperanza all'art. 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 e sulla scorta dell'offerta commerciale prot. P/122del 28.09.2017, acquisita al prot. AOO_078/2484, in pari data dall'Ente affidante.

La citata offerta commerciale formulata da FAL richiedeva l'aggiudicazione diretta a far data dal 01/01/2022.

Il provvedimento amministrativo di affidamento (DGR n. 1480/2017) ne fissa una durata pari a 9 anni e 3 mesi (111 mesi).

L'evoluzioni della regolamentazione del settore nonché gli impatti che lo stato di emergenza ha riverberato tanto sulle esigenze della mobilità quanto sulla modalità collettiva di trasporto costituiscono le preminenti motivazioni della necessità di aggiornare ed integrare l'offerta commerciale formulata da FAL.

In particolare, l'offerta commerciale di FAL ha dovuto essere rivista anche in considerazione:

a) dell'approvazione della Delibera ART n. 16/2018 che ha introdotto stringenti meccanismi di identificazione, misurazione e gestione dei parametri minimi di qualità del servizio richiesti all'affidatario i quali riflettono i propri effetti nel PEF;

b) dell'approvazione della Delibera ART n. 154/2019 che ha introdotto un rinnovato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, tra cui: la formazione di report e collezione d dati che l'Impresa ferroviaria deve rendere disponibili, lo svolgimento dell'attività di verifica di propria competenze (anche ai sensi dell'art. 2, c. 461 della legge n. 244/2007), nonché gli obblighi relativi alla verifiche sulla qualità percepita del servizio;

c) dei profondi mutamenti della domanda di mobilità e del comportamento dei viaggiatori che la crisi pandemica ha comportato e che le Parti (Regione Puglia e l'Impresa Ferroviaria) hanno ritenuto prudente modellare nelle previsioni del PEF attraverso la riduzione dei passeggeri trasportati (e, conseguentemente dei relativi ricavi da traffico) nella misura del -40%, (nel primo anno di validità del contratto) e del -60% (nel secondo anno di validità del contratto) rispetto ai ricavi da traffico registrati nel 2019.

La proposta commerciale formulata da FAL come da ultimo integrata (nota DG/169 del 09.09.2021 - prot. r_puglia/SP13/PROT/27/09/2021/0000129) prevede, dunque:

a) investimenti complessivi per circa € 9 milioni con risorse a carico dell'affidatario relativi a:
   - acquisizione (in cofinanziamento con Regione Puglia) di tre nuovi treni a 4 casse per circa complessivi € 7 milioni, tutti da immettere in servizio entro il 2026;
   - implementazione tecnologica/adeguamento per n. 2 treni per € 1,4 milioni;
   - adeguamento ed ammodernamento officina manutenzione rotabili e relativi impianti per circa complessivi euro 370'000;
   - implementazione tecnologie anti evasione, per complessivi euro 400'000.

b) la potenziale crescita dei viaggiatori trasportati;

c) impegni, esplicitamente identificati, dedicati alle politiche di contrasto all'evasione tariffaria;

d) sensibili miglioramenti, durante la durata del contratto, dell'efficientamento dei processi produttivi e conseguente riduzione dei costi di produzione;

e) l'attivazione di un sistema di gestione del contratto di servizio, in coerenza con i principi del Regolamento (CE)n. 1370/2007 e ss. mm. e ii.. basato su stime e previsioni di carattere economico e finanziario (PEF) il quale consente di raggiungere l'equilibrio economico del medesimo contratto nell'arco dell'intera estensione temporale, attraverso obiettivi di efficientamento misurabili e quantificabili per ogni anno;

f) l'adozione di un sistema di puntuale verifica delle condizioni minime di qualità associati ad un sistema di gestione delle penalità/premialità e mitigazioni in linea con il contesto regolatorio vigente utile a garantire il progressivo miglioramento degli standard di puntualità, regolarità, pulizia, nonché all'adozione di un efficace e puntuale modello di monitoraggio e verifica di tutti gli adempimenti contrattuali da parte dell'affidatario;

g) la sostanziale aderenza dei costi operativi medi esposti a PEF rispetto al costo standardizzato del servizio ex DM 157/2018. Tale metodologia, sebbene formalmente non applicabile al caso di specie (cfr. art. 1, c. 6, ultimo periodo), consente di concludere che il costo del servizio oggetto di affidamento risulta in linea con quanto rinvenibile dall'applicazione dell'algoritmo di cui al citato Decreto alle caratteristiche del servizio di che trattasi.

Pertanto l'affidamento del contratto di servizio in argomento a Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., stante gli esiti istruttori così raccolti, soddisfa quanto previsto dalla disciplina europea di riferimento nonché i principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento, oltre che i principi di economicità, imparzialità, efficacia, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica.

REGIONE PUGLIA
SEZIONE BILANCIO RAGIONERIA PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
(D. Lgs. n. 118/11 e s.m.i.)

UFFICIO	TIPO	ANNO	NUMERO	DATA
TRA	DEL	2021	34	22.12.2021

FERROVIE APPULO LUCANE S.R.L.. CONTRATTO DI SERVIZIO, PER IL PERIODO 2022-2033, RELATIVO AL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE NELLA REGIONE PUGLIA. RETTIFICA PRE-INFORMAZIONE N. 387772-2017-IT. APPROVAZIONE RELAZIONE EX ART. 34 D.L. 179/2012. APPROVAZIONE SCHEMA DI CONTRATTO.

Si esprime: PARERE DI REGOLARITA'CONTABILE POSITIVO
LR 28/2001 art. 79 Comma 5

ELISABETTA VIESTI
22.12.2021
14:39:39 UTC

Responsabile del Procedimento

PO - GAETANO DI MOLA

Dirigente

D.SSA ELISABETTA VIESTI

REGIONE PUGLIA - SEZIONE BILANCIO E RAGIONERIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2204

Ferrovie del Gargano s.r.l..Contratto di servizio, per il periodo 2022-2033, relativo al trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale nella Regione Puglia. Rettifica pre-informazione n. 387771-2017-IT. Approvazione relazione ex art. 34 d.l. 179/2012. Approvazione schema di contratto.

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, dott.ssa Anna MAURODINOIA, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL e dal Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità, confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, riferisce quanto segue.

VISTI

- il Regolamento (CE) 1370 del 23.10.2007 e ss. mm. e ii. (in particolare il Regolamento (CE) 2338 del 14.12.2016), relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, con particolare riferimento a:
    - art. 5, par. 6, relativo all'affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia;
    - art. 4, par. 4, relativo alla possibilità di estendere, sino al 50%, la durata del contratto di servizio in caso di apporto di beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura del servizio;
    - art. 7, par. 2 e 3, relativi agli adempimenti di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, a carico dell'Autorità competente, in caso di aggiudicazione diretta, rispettivamente un anno prima e nell'anno successivo all'aggiudicazione;
- la Comunicazione della Commissione UE (2014/C 92/01) sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 "*Conferimento alle Regioni ed 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*" e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare:
    - l'articolo 8 che prevede la delega delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale non in concessione a FS SpA;
    - l'articolo 17 che stabilisce che gli Enti competenti definiscano obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;
    - l'articolo 18 che prevede che l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sia regolato dai contratti di servizio;
- la Legge n. 99 del 23.07.2009, art. 61, relativa alla possibilità, per le Autorità competenti all'aggiudicazione dei contratti di servizio in materia di trasporto pubblico locale, di avvalersi della procedura di affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di cui all'art. 5 del citato Regolamento (CE) 1370/2007, anche in deroga alla disciplina di settore;
- il Decreto-Legge n. 179/2012, art. 34, comma 20, relativo all'obbligo di affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica "*sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma dell'affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste*", e art. 34-octies *"Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale*;
- l'art. 37 del Decreto-Legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

- l'art. 27 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96 *"Misure sul trasporto pubblico locale"*;
- il D.M. Trasporti 28 marzo 2018, n. 157 che, in attuazione dell'articolo 1, comma 84, della Legge 27 dicembre 2013, n. 147, definisce i costi standard per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e l'applicazione degli stessi;
- la Legge regionale 23 giugno 2008 n. 16 "*Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti*", la quale riconosce al sistema ferroviario pugliese il ruolo di struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale;
- la Legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale*" e ss. mm. e ii.;
- la Legge regionale 20 agosto 2012, n. 24 "*Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali e ss. mm. e ii.*";
- D. Lgs. 15 luglio 2015, n. 112 "*Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico*";
- D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50 "*Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie*".

VISTI altresì

- il 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;
- il D.Lgs. n. 17 aprile 2014 n. 70 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";
- il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (allegato alla delibera del Consiglio dell'Autorità per la regolazione dei Trasporti n.52 del 4 luglio 2014);
- l'art. 2 c. 461 della Legge 24 dicembre 2007 n. 244 che fissa le disposizioni che l'Autorità competente è tenuta ad applicare in sede di stipula dei contratti di servizio per tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali;
- l'Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013 n. 94/CU recante le linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi pubblici locali ai sensi del sopra richiamato articolo della L. 244/2007;
- la Delibera ART n. 106/2018 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*";

CONSIDERATO CHE

- in adempimento dell'obbligo di cui all'art. 3-*bis* del decreto-legge n. 138/2011 convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, anche la Regione Puglia ha organizzato, attraverso la L.R. n. 24/2012, l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Ambiti Territoriali Ottimali di estensione almeno provinciale;
- tale impostazione risulta, inoltre, coerente con la disciplina indicata nell'art. 48 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, ove è ribadito l'obbligo per le Regioni di determinare i bacini di mobilità del trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo;
- la L.R. n. 24/2012 regolamenta ed organizza, anche in conformità alla disciplina nazionale citata innanzi, lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica tra cui i servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevedendo che i medesimi siano organizzati ed erogati all'interno di Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a

massimizzare l'efficienza del servizio e, inoltre, che la programmazione e l'organizzazione dei servizi sia riservata all'Organo di Governo d'Ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione;

- la medesima legge regionale, all'art. 23, c. 1, lett. b) istituisce, un Ambito Territoriale Ottimale di estensione regionale che, tra l'altro, comprende anche i servizi ferroviari. Tale istituzione è resa definitiva, secondo quanto previsto dal c. 1 del citato art. 23 della stessa legge, a fronte dell'approvazione del Piano Triennale dei Servizi di TPRL intervenuta con DGR n. 598/2016 di approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti e il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale, ai sensi di quanto previsto dall'art. 2 della L.R. n. 16/2008;
- per ciò che attiene i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale, la medesima Legge regionale, all'art. 19, c. 1 identifica nell'Ente Regione Puglia l'Organo di Governo del relativo Ambito;
- a mente della L.R. n. 18/2002 il Piano Triennale dei Servizi di TPRL, approvato con la citata DGR n. 598/2016, tra le altre cose ha definito:
    - l'insieme dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con indicazione dei servizi minimi, e
    - l'organizzazione dei servizi con individuazione delle reti e dei bacini;
- con la Deliberazione 9 dicembre 2019, n. 2304 "*L.R. n. 18/02 – Determinazione dei servizi minimi di TPRL ex art. 16 del D.Lgs. n. 422/1997 e dei costi standard quale riferimento per la quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta per gli EE.LL. che affidano servizi di TPL. Attribuzione delle risorse del Fondo Regionale Trasporti (FRT)*" la Giunta regionale, tra l'altro, ha determinato la stima del livello dei servizi minimi ferroviari (paragrafo 3.2.1) in 13'867'868 trenixkm/anno.

PREMESSO CHE in data 18 dicembre 2009 la Regione Puglia ha sottoscritto con Ferrovie del Gargano s.r.l. il "*Contratto di Servizio per l'esercizio delle Ferrovie ex art. 8 D.Lgs. n. 422/1997*" (rep. 11019 del 29.12.2009), avente durata di sei anni, dal 01.01.2010 al 31.12.2015, successivamente integrato in data 23 aprile 2012. La disciplina contrattuale prevede esplicitamente, all'art. 3, la possibilità di rinnovare il medesimo contratto per ulteriori sei anni.
Con DGR n. 1453 del 02.08.2013 la Giunta regionale ha disposto, nel caso specifico di Ferrovie del Gargano s.r.l., di non avvalersi della facoltà di recedere dal contratto in essere, prorogando la scadenza dello stesso contratto di ulteriori sei anni, sino al 31.12.2021.
In data 26 maggio 2009, la Regione Puglia ha inoltre sottoscritto con Ferrovie del Gargano s.r.l. il *"Contratto di Servizio per l'esercizio della ferrovia Foggia-Lucera"* (rep. 10124 del 29.05.2009), avente durata di quaranta anni, a decorrere dal 1 luglio 2009, ovvero dalla data di attivazione (avvenuta in data 14 luglio 2009)

RICHIAMATA la nota prot. 1852 del 14.09.2017 con la quale Ferrovie del Gargano s.r.l. ha presentato una proposta commerciale finalizzata alla aggiudicazione diretta , ex art. 5, par. 6, del Regolamento n. 1370/2007 a far data dal 01/01/2022;

DATO ATTO che la Giunta Regionale, anche a fronte dell'offerta commerciale di cui innanzi, con propria Deliberazione n. 1480 del 28.09.2017 ha disposto, tra l'altro:

- di procedere all'aggiornamento, ai sensi dell'art. 21 del contratto di servizio in essere, del medesimo contratto previa rinegoziazione in conformità al mutato quadro normativo e regolatorio intervenuto;
- l'aggiudicazione diretta in favore di Ferrovie del Gargano s.r.l. del contratto dei servizio di trasporto ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Regolamento n. 1370/2007 per dieci anni, elevabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del citato regolamento;
- che i contratti conseguentemente sottoscritti annullano e sostituiscono la parte "servizi di trasporto" dei vigenti contratti di servizio (rep. 11019/2009 e rep. 10124/2009).

VISTO l'avviso di pre-informazione al mercato n. 387771-2017-IT, previsto dal citato art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo all'affidamento diretto a Ferrovie del Gargano s.r.l., ex art. 5, par. 6

dello stesso Regolamento, pubblicato nel Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S S189 del 03/10/2017;

ATTESO CHE

- l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con Delibera n. 49/2015 ha modificato il quadro regolatorio di riferimento dei rinnovi contrattuali e degli affidamenti diretti dei servizi di trasporto ferroviario, individuando, tra le altre, efficaci previsioni atte a:
  - identificare nettamente i rischi da ripartire in relazione ad un piano economico-finanziario (PEF) che mira a garantire l'equilibrio economico del contratto di servizio per tutta la sua durata;
  - computare la compensazione per obblighi di servizio pubblico di cui all'affidamento, per evitare fenomeni di sovra-compensazione degli stessi;
  - individuare standard di qualità per gli investimenti;
- con successiva Delibera n. 154 del 28 novembre 2019 "*Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017*", la stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti ha integrato le misure regolatorie di cui alla Delibera ART n. 49/2015.
- con Delibera n. 48 del 30 marzo 2017, l'ART ha definito la metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento ed in particolare, tra le altre cose alla misura 4, pto. 11 e misura 6, p.to 2, ha previsto che gli Enti affidanti predispongano e trasmettano all'ART per eventuali osservazioni, una apposita relazione che illustri "*le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata*" in merito alla definizione dei lotti [...]". Con nota prot. 1775/2019 (acquisita al prot. AOO_078/747 del 27.02.2019) del 26.02.2019 l'ART ha fissato ed indicato alcune precisazioni in ordine agli obblighi di consultazione della stessa Autorità circa la citata relazione fissando, al contempo, anche un apposito schema di riferimento per la sua redazione;
- inoltre, con specifico riferimento all'affidamento di servizi di trasporto pubblico regionale e locale, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato, con Delibera n. 120 del 29 novembre 2018, le "*Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale*". Tali misure regolatorie, nel caso di affidamento diretto, prevedono tra l'altro che:
  a) la gestione dei servizi ferroviari affidati direttamente è suddivisa in più periodi regolatori, della durata massima di cinque anni e deve rispondere a criteri di efficienza ai sensi del Regolamento n. 1370/2007 e dal decreto-legge n. 50/2017, art. 48, c. 6 (misura 2, p.to 1);
  b) il Piano Economico Finanziario (PEF) allegato al contratto di servizio, tenga conto di processi di progressivo miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza delle gestioni, secondo quanto definito in un documento di programmazione del recupero di performance da richiedere all'affidatatario, nonché denominato Piano di Raggiungimento degli Obiettivi (PRO), da redigere per ogni periodo regolatorio, secondo il monitoraggio di specifici indicatori di efficacia ed efficienza (KPI) (misura 1, p.to 3 e misura 1, p.to 4);
  c) nei contratti di servizio sono indicate specifiche previsioni volte a responsabilizzare l'affidatario rispetto al raggiungimento dei livelli obiettivi prefissati nel PRO (misura 2, par.4, lett. c);
  d) prima della stipula del Contratto di Servizio l'Ente Affidante trasmette il PEF (misura 2, p.to 4) ed il PRO (misura 2, p.to 4) all'Autorità di Regolazione dei Trasporti affinchè la stessa possa formulare eventuali osservazioni nei termini previsti (misura 2, p.to 7);
- con la Delibera n. 16 del 8 febbraio 2018 Atto di regolazione recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico*", l'ART ha individuato le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico.

CONSIDERATO CHE

- L'AGCM (Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato), l'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) e l'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione), in data 25.10.2017 hanno emanato una segnalazione congiunta riguardante le procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario. Tale segnalazione, pur non avendo portata e valore vincolante, fornisce indicazioni di orientamento ed auspicio nei confronti degli enti affidanti, quali:
    - ribadisce che l'affidamento diretto costituisce una "modalità organizzativa" che le autorità competenti possono scegliere liberamente, ai sensi dell'art. 5, par. 6, del Regolamento (CE) 1370/2007 in deroga alla procedura di gara prevista dall'art. 5, par. 3, dello stesso Regolamento;
    - specifica che gli adempimenti di pubblicazione previsti dall'art. 7, par. 2 e 3 del Regolamento non esauriscono gli obblighi gravanti in capo agli enti affidanti, che hanno altresì l'obbligo di operare un confronto competitivo tra le offerte giunte da altri operatori interessati e quella del soggetto individuato come affidatario diretto, al fine di rispettare i principi generali di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento posti a fondamento del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;
    - sottolinea che, in caso di affidamento diretto, le autorità competenti hanno obblighi motivazionali più stringenti rispetto al caso di procedura di gara pubblica, sia riguardo alla scelta della procedura che alla scelta dell'affidatario, in particolare quando, a seguito della pubblicazione dell'avviso di cui all'art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) 1370/2007, siano pervenute due o più manifestazioni di interesse;
- la procedura di affidamento diretto per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto ferroviario, come attualmente disciplinata dal citato Regolamento (CE) 1370/2007, costituisce quindi una modalità espressamente contemplata e non vietata dalla vigente legislazione nazionale in favore della alternativa procedura di gara (L. 99/2009, art. 61).

VERIFICATO che successivamente alla pubblicazione del citato avviso di preinformazione n. 387771-2017-IT pubblicato sulla GUUE GU/S S189 del 03/10/2017, ad oggi non si sono registrate manifestazioni di interesse rispetto all'affidamento di che trattasi.

VISTA la Sentenza del 24 ottobre 2019 della Corte di Giustizia Europea, Decima Sezione, che si è pronunciata sull'interpretazione dell'art. 7 par. 2 e 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, affermando che "*[…] deve essere interpretato nel senso che le autorità nazionali competenti che intendano procedere all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono tenute, da un lato, a pubblicare o comunicare agli operatori economici potenzialmente interessati tutte le informazioni necessarie affinché essi siano in grado di predisporre una offerta sufficientemente dettagliata e idonea a costituire oggetto di una valutazione comparativa e, dall'altro, ad effettuare una siffatta valutazione comparativa di tutte le offerte eventualmente ricevute in seguito alla pubblicazione di tali informazioni*".

DATO ATTO

- del complesso ed articolato processo di negoziazione del contratto di servizio che la Regione e Ferrovie del Gargano s.r.l. hanno condotto in aderenza all'indirizzo espresso con DGR n. 1480/2017 ed in conformità al quadro normativo e regolatorio applicabile al caso di specie
- che la proposta commerciale di Ferrovie del Gargano s.r.l., tanto in termini di esercizio dei servizi tanto in termini di investimenti, stante l'interesse della medesima impresa ferroviaria di supportare la Regione al progressivo incremento della qualità delle esperienze di viaggio degli utenti del servizio ferroviario regionale, nonché nella crescita dei passeggeri trasportati, si è arricchita, durante la fase negoziale del contratto, di ulteriori impegni, tra cui l'apporto di consistenti investimenti in autofinanziamento a carico di Ferrovie del Gargano s.r.l. per circa € 4,8 milioni;

DATO ALTRESÌ ATTO CHE

- la Delibera ART 154/2019, con riferimento alla sua applicazione, prevede alla Misura 1 Punto 5 che "*In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravi amministrativi, l'Ente Affidante può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo 7 par. 2 del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la provedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c)";*
- con riferimento alla misura regolatoria 2, p.to 4 della Delibera n. 120/2018 la Regione ha richiesto (nota AOO_078/732 del 27.02.2019) i parametri di cui agli alinea i) e ii) della Delibera ART 120/2018, Misura 2, punto 4, lettera a); in riscontro a tale richiesta l'ART, con nota prot. 2452 del 13.03.2019, ha fornito i parametri ex Delibera n. 120/2018 utilizzati alla base dell'elaborazione del PEF e del PRO;
- la Regione Puglia ha predisposto, limitatamente all'affidamento del contratto di servizio Ferrovie del Gargano s.r.l., la relazione ex misura 4, pto. 11 e misura 6, p.to 2 Delibera n. 48/2017, trasmettendola all'Autorità di Regolazione dei Trasporti con nota prot. AOO_078/5013 del 23.12.2019;
- con nota prot. n. 1247 del 24/01/2020 (acquisita al prot. AOO_078/257 del 28.01.2020) l'ART ha richiesto di procedere alla predisposizione di un'unica relazione *ex* delibera 48/2017, ricomprendendo tutti i lotti dei servizi di trasporto da affidare ricadenti nella competenza della Regione Puglia, in luogo di relazioni distinte per singolo affidamento;
- raccogliendo le indicazioni fornite con il riscontro di cui al precedente alinea, la Regione Puglia con nota prot. AOO_078/3008 del 08.09.2020 ha modificato, integrato ed unificato i contenuti delle c.d. "relazioni sui lotti" (ex Delibera ART n. 48/2017), includendo, inoltre, i contenuti previsti dalla Delibera ART n. 120/2018, Misura 2, punto 7 (PRO e PEF);
- l'ART, con nota prot. 15410 del 13.10.2020 (acquisita al prot. AOO_078/3583 del 15.10.2020) ha preso atto delle assunzioni della Regione in merito alla configurazione dei lotti di affidamento derivanti dalla DGR n. 598/2016 di approvazione del Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017 intervenuta antecedentemente rispetto alla Delibera ART n. 48/2017. Inoltre l'Autorità ha richiesto integrazioni al PRO ed al PEF annessi alla citata relazione dei lotti (RdL) ;
- le integrazioni al PRO, richieste da ART con la nota di cui innanzi, sono state trasmesse dalla Regione Puglia con nota prot. AOO_078/603 del 09.02.2021;
- con nota prot. 2532 del 25.02.2021 l'ART ha richiesto ulteriori specificazioni/integrazioni rispetto al PRO elaborato;
- la Regione Puglia ha riscontrato con nota prot. 1392 del 26.03.2021, cui ART ha risposto con nota prot. 5638 del 27.04.2021, richiedendo ulteriori specificazioni/integrazioni rispetto al PRO;
- la Regione Puglia ha riscontrato con nota prot. AOO_078/2069 del 13.05.2021 le richieste di ART fornendo indicazioni in ordine a quanto richiesto (ver. 3.3 del 13.05.2021) di integrazione al PRO;
- l'ART con riferimento all'ultima versione di PRO e PEF, di cui innanzi, ha fornito delle osservazioni con nota prot. n. 9663 del 17.06.2021 (acquisita al prot. AOO_078/3490 del 31.08.2021), le quali sono state analizzate dalla Regione Puglia raccogliendo gli esiti nell'allegato B al presente atto per costituirne parte integrante e sostanziale;
- le evidenze della attività istruttoria tecnica relativa al presente atto, secondo quanto previsto dalle prescrizioni contenute nella DGR 2100/2019 di approvazione delle "linee guida per la predisposizione delle proposte di deliberazione della Giunta Regionale" così come specificate dalla nota AOO_022/1891 del 10/12/2020, sono integrate dalla relazione di cui in allegato B parte integrante e sostanziale del presente atto;

CONSIDERATO CHE

- la Regione intende garantire gli impegni programmatici assunti rispetto al miglioramento delle esperienze di viaggio degli utenti del trasporto pubblico di interesse regionale e locale e, con riferimento al trasporto ferroviario, ha interesse a garantire ogni sforzo orientato anche all'incremento

delle prestazioni energetiche e di comfort dei mezzi di trasporto uniformando gli standard qualitativi e prestazionali della flotta dei treni regionali;

- in tal senso, la proposta commerciale di Ferrovie del Gargano s.r.l. contiene elementi di arricchimento della flotta destinata al trasporto ferroviario regionale che prevedono l'acquisizione di due nuovi elettrotreni di nuova generazione in compartecipazione finanziaria di Ferrovie del Gargano s.r.l.per € 4,8 milioni;
- lo schema di contratto di servizio, in allegato A parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, prevede, fra l'altro:
    - l'adozione di un modello di calcolo delle compensazioni per il pubblico servizio aggiornato rispetto alle più recenti indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e basato su un Piano Economico Finanziario (PEF) e una chiara definizione dei rischi a carico di Ferrovie del Gargano s.r.l.e della Regione;
    - un sistema di gestione del contratto, in coerenza con i principi del Regolamento n. 1370/2007, basato su un PEF che consente il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario del contratto stesso nell'arco dell'intera durata contrattuale anche attraverso obiettivi quantificabili e misurabili per ogni anno;
    - investimenti complessivi da parte di Ferrovie del Gargano s.r.l. per circa € 4,8 milioni, per il rinnovo di due elettrotreni da immettere in esercizio entro il 2025;
    - la durata dodecennale del contratto di servizio, ex art. 4 par. 4 del Regolamento n. 1370/2007, quale durata minima necessaria a garantire l'equilibrio economico finanziario del contratto, anche in considerazione della durata ultradecennale degli ammortamenti relativi agli investimenti cui è obbligato il soggetto affidatario;
    - benefici finanziari derivanti dalla previsione dell'incremento del numero di passeggeri trasportati;
    - l'aderenza alle indicazioni della Delibera ART n. 16/2018 in ordine alla garanzia dei livelli di qualità del servizio reso, compresa la strutturazione di un sistema di monitoraggio, verifica e controllo degli indici della qualità del servizio;
    - un progressivo miglioramento delle prestazioni dell'impresa ferroviaria in termini di qualità del servizio reso: affidabilità, puntualità e confort di viaggio;
    - la previsione di specifiche penali contrattuali, anche indicizzate al tasso reale di inflazione, applicabili in caso di mancato raggiungimento delle performance relative agli indici di qualità, oltre che per il mancato raggiungimento degli obiettivi di efficientamento di cui alla Delibera ART n. 120/2018, nonché significative penali per il mancato rispetto del crono programma di immissione in servizio del nuovo materiale rotabile e per la mancata comunicazione di dati e informazioni verso la regione;
    - l'aumento dei passeggeri trasportati e specifici impegni inerenti il recupero dell'evasione tariffaria;
    - il mantenimento di livelli costanti di produzione di servizi ferroviari per tutta la durata del contratto, per un valore di circa 1'000'000 trenixkm/anno;
    - interventi calibrati di adeguamento delle tariffe, per i quali risulta espletata la procedura di consultazione di cui all'art. 26, co.1 della L.R. n. 18/2002 come evidenziato in allegato B, secondo il seguente prospetto:

anno	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

per detti incrementi, sono fatte salve le previsioni sulla "Disciplina Tariffaria" di cui alla Legge regionale 31.10.2002 n. 18, art. 26 comma 2. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse inferiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi previsti nel

suddetto prospetto; qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse superiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi NIC, al lordo dei tabacchi, previsti per legge, assorbenti le previsioni del prospetto, con conseguente effetto sul PEF contrattuale;

DATO ALTRESÌ ATTO CHE alla luce di tutto quanto sopra, nonché in considerazione delle revisioni e delle integrazioni proposte, con nota prot. AOO_078/PROT/30/11/2021/0005041 da Ferrovie del Gargano s.r.l., che comportano la modifica della data di inizio e durata previste del contratto di servizio pubblico, oltre che del valore stimato del contratto, risulta necessario procedere, ex art. 7 par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, alla pubblicazione di avviso di rettifica al richiamato avviso di preinformazione, secondo le indicazioni fornite alla Regione Puglia dall'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea – TED Helpdesk nella corrispondenza intercorsa in data 25/11/2021.

ATTESO CHE

- l'art. 34 c. 20 del *decreto-legge* 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221, prevede: *"[…] per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità fra gli operatori, l'economicità della gestione e garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste*";
- l'art. 7, par. 1 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 prevede che l'Autorità competente, una volta l'anno, pubblichi una "relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza. […];
- in allegato B al presente provvedimento, per costituirne parte integrale e sostanziale, è presentata la "*Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie del Gargano s.r.l., ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007*" ai sensi delle sopra richiamate norme;

DATO ATTO CHE

- l'articolo 16-*bis*, c. 1 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come modificato dall'articolo 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, ha istituito il *Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario*, (FNT), cui la Regione Puglia ha accesso;

- il DPCM 11 marzo 2013 e ss. mm. e ii. ha disciplinato i criteri e le modalità con cui ripartire il medesimo fondo tra le Regioni aventi diritto, tenendo conto dei principi fissati dal c. 3, art. 16-bis del *decreto-legge* 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, fissando, all'art. 1, la "*Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario*";

- l'articolo 27, comma 2, del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 indica, tra gli altri, i seguenti criteri di riparto del medesimo fondo, da applicare sin dal 2020:

  "a) suddivisione tra le regioni di una quota pari al dieci per cento dell'importo del Fondo sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi […];

b) suddivisione tra le regioni di una quota pari, per il primo anno, al dieci per cento dell'importo del Fondo in base a quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di determinazione dei costi standard, di cui all'art. 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. […]

c) suddivisione della quota residua del Fondo, sottratto quanto previsto dalle lettere a) e b), secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al DM 11 novembre 2014 […]";

- il c. 9 del medesimo art. 16-*bis* prevede che "*La regione non può avere completo accesso al Fondo (..) se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3*"

DATO altresì atto che

- con DPCM 16 novembre 2000, sono attribuite alle regioni le risorse finanziarie di cui all'allegato 2 allo stesso DPCM, in conformità a quanto previsto dai singoli accordi di programma stipulati tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le Regioni interessate ai sensi degli articoli 8 e 12 del D.Lgs. n.422/1997 e ss. mm. e ii.

VERIFICATO che

- la Regione Puglia, quale autorità competente così come definita all'art. 2, par. 1, lett. b) del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss.mm. e ii., al fine di garantire la prestazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, rispetto all'ambito individuato negli atti di programmazione regionale ed operato da Ferrovie del Gargano s.r.l., ha definito gli obblighi di servizio pubblico nel contratto di servizio di cui in allegato A al presente atto;

- individuati i predetti obblighi di servizio pubblico, affinchè l'affidatario possa considerare il proprio interesse commerciale ad assumere i predetti obblighi, la Regione Puglia ha, conseguentemente, stimato, per tutto il periodo di vigenza dei predetti obblighi la loro compensazione economica attraverso il riconoscimento di un corrispettivo contrattuale oltre attraverso l'attribuzione, all'affidatario, dei relativi ricavi da traffico;

ATTESO CHE, per gli anni di vigenza del contratto di servizio di cui al presente atto la spesa annua derivante dalla sottoscrizione del medesimo contratto troverà copertura nell'ambito degli stanziamenti dei pertinenti capitoli di spesa dei bilanci successivi e, qualora le compatibilità complessive degli stessi non consentissero la sostenibilità finanziaria dei citati oneri di spesa, si provvederà all'attivazione della clausola di riduzione dei servizi per incapienza dei fondi.

DATO ATTO CHE a mente di quanto previsto dal Comunicato del Presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) del 16.10.2019 il contratto di servizio in argomento risulta soggetto all'acquisizione del CIG.

DATO altresì atto che il complessivo procedimento di analisi tecnico-giuridica del contratto di servizio allegato, cui afferisce la presente deliberazione, è stata supportata da Deloitte Legal starl, giusta Atto Dirigenziale n. 163 del 16/12/2021 del dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità.

tutto quanto innanzi premesso e considerato,

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della

riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI ALLA L.R. 28/01 E SS. MM. II. E AL D. LGS. 118/2011

Alla copertura finanziaria del Contratto di cui si propone l'approvazione, concorrono le risorse dello Stato derivanti dal "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario", istituito con l'art. 16 bis del D. Lgs. 95/2012 e s.m.i., le risorse dello Stato vincolate all'attivazione di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 D.Lgs. n. 422/1997 e le risorse del bilancio autonomo regionale che saranno annualmente autorizzate con la legge di bilancio:

CRA: 16-3

1) **Bilancio Vincolato**

- Parte Entrata
  Capitolo di entrata: 2053457 "Fondo per il trasporto pubblico locale ex art. 16 bis del D.L. 95/2012 come sostituito dall'art. 1 c. 301 della legge n. 228/2012"
  Piano dei conti finanziario: 1.01.04.09
  Codice UE: 2 – Entrata ricorrente
  Debitore: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
  Titolo giuridico: decreto ministeriale da acquisire per ciascuna annualità 2022-2033
- Parte Spesa
  Capitolo di spesa: 551047 "Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97"
  Codice UE: 8 – Spesa ricorrente
  Missione: 10; Programma: 1; Titolo: 1; Macroaggregato: 3
  Piano dei conti finanziario: 1.03.02.15

- Parte Entrata
  Capitolo di entrata: 2055301 "Trasferimenti statali vincolati all'attivazione di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 D.Lgs. n. 422/1997."
  Piano dei conti finanziario: 2.01.01.01
  Codice UE: 2 – Entrata ricorrente
  Debitore: Ministero dell'Economia e delle Finanze
  Titolo giuridico: decreto ministeriale da acquisire per ciascuna annualità 2022-2033
- Parte Spesa
  Capitolo di spesa: 552031 "Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97"
  Codice UE: 8 – Spesa ricorrente
  Missione: 10; Programma: 1; Titolo: 1; Macroaggregato: 3
  Piano dei conti finanziario: 1.03.02.15

  All'accertamento e all'impegno si procederà con atto dirigenziale della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, nel corrispondente esercizio, nei limiti di quanto stabilito dai decreti di riparto del Fondo Nazionale Trasporti, da acquisire agli atti negli esercizi di riferimento, ai sensi del principio contabile di cui all'allegato 4/2 del D. Lgs. 118/2011 e s.m.i., paragrafo 3.6.b.

2) Bilancio Autonomo

Capitolo di spesa: 552135 "Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari"
Codice UE: 8 – Spesa ricorrente
Missione: 10; Programma: 1; Titolo: 1; Macroaggregato: 3
Piano dei conti finanziario: 1.03.02.15

All'impegno di spesa si procederà con atto dirigenziale della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, nel corrispondente esercizio

Per il 2022 e sino al 2033, la copertura finanziaria del Contratto sarà garantita dalle risorse dello Stato a valere sul "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale ferroviario nelle regioni a statuto ordinario – istituito con l'art. 16 bis del D. Lgs. 95/2012, come sostituito dal comma 301 art. 1 della L. 228/2012 (Legge di stabilità 2013)", da risorse dello Stato vincolate all'attivazione di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 D.Lgs. n. 422/1997 e dalle integrazioni, secondo le necessità, delle risorse sul bilancio autonomo della Regione Puglia che saranno annualmente autorizzate con la legge di bilancio.

La Giunta Regionale, con l'approvazione del presente Atto, ritiene che sussistano i presupposti e le condizioni per:

a) autorizzare, in favore di Ferrovie del Gargano s.r.l. (C.F. 00134010719) per la copertura del costo del nuovo contratto di servizio, la spesa complessiva pari ad € 160'780'696.87 (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2024, mentre per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

ANNO	**CAP 551047** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	**CAP 552135** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	**CAP 552031** Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97	**TOTALE**	**SCADENZA**
2022	9'565'972.87 €	- €	3'253'678.00 €	12'819'650.87 €	31/12/2022
2023	9'681'446.46 €	- €	3'253'678.00 €	12'935'124.46 €	31/12/2023
2024	9'797'951.32 €	- €	3'253'678.00 €	13'051'629.32 €	31/12/2024
2025	9'915'496.74 €	- €	3'253'678.00 €	13'169'174.74 €	31/12/2025
2026	10'034'092.09 €	- €	3'253'678.00 €	13'287'770.09 €	31/12/2026
2027	10'058'367.57 €	- €	3'253'678.00 €	13'312'045.57 €	31/12/2027
2028	10'095'059.24 €	83'173.54 €	3'253'678.00 €	13'431'910.78 €	31/12/2028
2029	10'095'059.24 €	204'109.55 €	3'253'678.00 €	13'552'846.79 €	31/12/2029
2030	10'095'059.24 €	326'125.99 €	3'253'678.00 €	13'674'863.23 €	31/12/2030
2031	10'095'059.24 €	449'232.60 €	3'253'678.00 €	13'797'969.84 €	31/12/2031
2032	10'095'059.24 €	476'797.54 €	3'253'678.00 €	13'825'534.78 €	31/12/2032
2033	10'095'059.24 €	573'439.17 €	3'253'678.00 €	13'922'176.41 €	31/12/2033

L' Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. d) della L.R. 7/1997 e della L.R. 18/2002, propone alla Giunta di adottare il seguente atto finale disponendo di:

1. Considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo.
2. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica alla pre-informazione al mercato n. 387771-2017-IT, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa.
3. Approvare, ai sensi dell'art. 34 c. 20 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221 la "Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie del Gargano s.r.l., ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007" in allegato B alla presente deliberazione per costituirne parte integrale e sostanziale.
4. Approvare, ai sensi dell'art. 19, c. 4 della L.R. n. 18/2002 lo schema di contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo dal 01.01.2022 al 31.12.2023,

da stipularsi tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano s.r.l., riportato in allegato A alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, unitamente agli allegati.

5. Di dare atto che la sottoscrizione del contratto di servizio di cui al presente atto annulla e sostituisce, per la componente "servizi di trasporto pubblico ferroviario" il *"Contratto di Servizio per l'esercizio della ferrovia Foggia-Lucera"* (rep. 10124 del 29.05.2009) in essere con Ferrovie del Gargano s.r.l., rideterminando, tra l'altro, la data di scadenza della medesima componente "servizi di trasporto pubblico ferroviario" al 31.12.2033.
6. Disporre, limitatamente ai servizi di trasporto pubblico di cui al contratto di servizio di cui in allegato A, nei termini della tabella che segue, gli interventi di adeguamento delle tariffe:

anno	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

precisando che per detti incrementi, sono fatte salve le previsioni sulla "Disciplina Tariffaria", di cui alla Legge regionale 31.10.2002 n. 18, art. 26 comma 2. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse inferiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi previsti nel suddetto prospetto. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse superiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi NIC, al lordo dei tabacchi, previsti per legge, assorbenti le previsioni del prospetto, con conseguente rimodulazione del PEF contrattuale.

7. Stimare in euro 160'780'696.87 (per il periodo 01.01.2022 – 31.12.2033), IVA inclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di Ferrovie del Gargano s.r.l.., derivanti dal Piano Economico Finanziario allegato al Contratto.
8. Autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'allegato contratto di servizio tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano s.r.l., con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione del contratto alla data di decorrenza del contratto medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, anche agli allegati (es. programmi di esercizio), nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
9. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità l'espletamento dei successivi obblighi di pubblicità e informazione previsti dall'art. 7 del citato Regolamento (CE) 1370/2007.
10. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, ogni altro consequenziale adempimento per la piena attuazione del presente provvedimento e la notifica del presente provvedimento alla società Ferrovie del Gargano s.r.l..
11. Autorizzare, in favore di Ferrovie del Gargano s.r.l. (C.F. 00134010719) la spesa complessiva pari ad € 160'780'696.87 € (euro centosessantamilionisettecentoottantamilaseicentonovantasei/87) (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2024. Per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

ANNO	CAP 551047 Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	CAP 552135 Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	CAP 552031 Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97	TOTALE	SCADENZA
2022	9'565'972.87 €	- €	3'253'678.00 €	12'819'650.87 €	31/12/2022
2023	9'681'446.46 €	- €	3'253'678.00 €	12'935'124.46 €	31/12/2023
2024	9'797'951.32 €	- €	3'253'678.00 €	13'051'629.32 €	31/12/2024
2025	9'915'496.74 €	- €	3'253'678.00 €	13'169'174.74 €	31/12/2025
2026	10'034'092.09 €	- €	3'253'678.00 €	13'287'770.09 €	31/12/2026
2027	10'058'367.57 €	- €	3'253'678.00 €	13'312'045.57 €	31/12/2027
2028	10'095'059.24 €	83'173.54 €	3'253'678.00 €	13'431'910.78 €	31/12/2028
2029	10'095'059.24 €	204'109.55 €	3'253'678.00 €	13'552'846.79 €	31/12/2029
2030	10'095'059.24 €	326'125.99 €	3'253'678.00 €	13'674'863.23 €	31/12/2030
2031	10'095'059.24 €	449'232.60 €	3'253'678.00 €	13'797'969.84 €	31/12/2031
2032	10'095'059.24 €	476'797.54 €	3'253'678.00 €	13'825'534.78 €	31/12/2032
2033	10'095'059.24 €	573'439.17 €	3'253'678.00 €	13'922'176.41 €	31/12/2033

12. disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito della Regione Puglia.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL *Antonio V. SCARANO*

Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità *Carmela IADARESTA*

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni sulla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità *Vito Antonio ANTONACCI*

L'ASSESSORE PROPONENTE

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile *Anna MAURODINOIA*

L A G I U N T A

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
- viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

Per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, condivise e approvate di:

1. Considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo.
2. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica, ex art. 7, par. 2 Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., alla pre-informazione al mercato n. 387771-2017-IT, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa.
3. Approvare, ai sensi dell'art. 34 c. 20 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221 la "Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie del Gargano s.r.l., ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007" in allegato B alla presente deliberazione per costituirne parte integrale e sostanziale.
4. Approvare, ai sensi dell'art. 19, c. 4 della L.R. n. 18/2002 lo schema di contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo dal 01.01.2022 al 31.12.2023, da stipularsi tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano s.r.l., riportato in allegato A alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, unitamente agli allegati.
5. Di dare atto che la sottoscrizione del contratto di servizio di cui al presente atto annulla e sostituisce, per la componente "servizi di trasporto pubblico ferroviario" il *"Contratto di Servizio per l'esercizio della ferrovia Foggia-Lucera"* (rep. 10124 del 29.05.2009) in essere con Ferrovie del Gargano s.r.l., rideterminando, tra l'altro, la data di scadenza della medesima componente "servizi di trasporto pubblico ferroviario" al 31.12.2033.
6. Disporre, limitatamente ai servizi di trasporto pubblico di cui al contratto di servizio di cui in allegato A, nei termini della tabella che segue, gli interventi di adeguamento delle tariffe:

anno	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

   precisando che per detti incrementi, sono fatte salve le previsioni sulla "Disciplina Tariffaria", di cui alla Legge regionale 31.10.2002 n. 18, art. 26 comma 2. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse inferiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi previsti nel suddetto prospetto. Qualora l'indice dell'inflazione (Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi) risultasse superiore alle previsioni del prospetto di cui sopra, si applicheranno gli incrementi NIC, al lordo dei tabacchi, previsti per legge, assorbenti le previsioni del prospetto, con conseguente rimodulazione del PEF contrattuale.
7. Stimare in euro 160'780'696.87 (per il periodo 01.01.2022 – 31.12.2033), IVA inclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di Ferrovie del Gargano s.r.l.., derivanti dal Piano Economico Finanziario allegato al Contratto.
8. Autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'allegato contratto di servizio tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano s.r.l., con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione del contratto alla data di decorrenza del contratto medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, anche agli allegati (es. programmi di esercizio), nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
9. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità l'espletamento dei successivi obblighi di pubblicità e informazione previsti dall'art. 7 del citato Regolamento (CE) 1370/2007.

10. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, ogni altro consequenziale adempimento per la piena attuazione del presente provvedimento e la notifica del presente provvedimento alla società Ferrovie del Gargano s.r.l..
11. Autorizzare, in favore di Ferrovie del Gargano s.r.l. (C.F. 00134010719) la spesa complessiva pari ad € 160’780’696.87 € (euro centosessantamilionisettecentoottantamilaseicentonovantasei/87) (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2024. Per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

ANNO	**CAP 551047** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	**CAP 552135** Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	**CAP 552031** Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97	**TOTALE**	**SCADENZA**
2022	9'565'972.87 €	- €	3'253'678.00 €	12'819'650.87 €	31/12/2022
2023	9'681'446.46 €	- €	3'253'678.00 €	12'935'124.46 €	31/12/2023
2024	9'797'951.32 €	- €	3'253'678.00 €	13'051'629.32 €	31/12/2024
2025	9'915'496.74 €	- €	3'253'678.00 €	13'169'174.74 €	31/12/2025
2026	10'034'092.09 €	- €	3'253'678.00 €	13'287'770.09 €	31/12/2026
2027	10'058'367.57 €	- €	3'253'678.00 €	13'312'045.57 €	31/12/2027
2028	10'095'059.24 €	83'173.54 €	3'253'678.00 €	13'431'910.78 €	31/12/2028
2029	10'095'059.24 €	204'109.55 €	3'253'678.00 €	13'552'846.79 €	31/12/2029
2030	10'095'059.24 €	326'125.99 €	3'253'678.00 €	13'674'863.23 €	31/12/2030
2031	10'095'059.24 €	449'232.60 €	3'253'678.00 €	13'797'969.84 €	31/12/2031
2032	10'095'059.24 €	476'797.54 €	3'253'678.00 €	13'825'534.78 €	31/12/2032
2033	10'095'059.24 €	573'439.17 €	3'253'678.00 €	13'922'176.41 €	31/12/2033

12. disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito della Regione Puglia.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

Iadaresta Carmela
22.12.2021
14:10:38
GMT+01:00

ALLEGATI

ALLEGATO A - ***Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano s.r.l. anni 2022-2033 con*** **RELATIVI N. 11 ALLEGATI**

ALLEGATO B - ***Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto, ai sensi dell'articolo 5 par. 6 del Regolamento (CE) 1370/2007 e ss. mm. e ii., dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie del Gargano s.r.l.***

ALLEGATO A

CONTRATTO DI SERVIZIO

PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO

DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE

TRA

REGIONE PUGLIA

E

FERROVIE DEL GARGANO s.r.l.

ANNI 2022-2033

CIG: [-]

L'anno 2021, il giorno [-] del mese di [-] con la presente scrittura privata

tra

la Regione Puglia in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Bari, Lungomare N. Sauro, 33 codice fiscale 80017210727, rappresentata dall'ing.Carmela Iadaresta, che interviene ed agisce in qualità di Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità (di seguito, per brevità, anche denominata "Regione")

e

Ferrovie del Gargano s.r.l. - società a responsabilità limitata con sede legale e amministrativa in Bari, via Zuppetta, 7/d, Codice Fiscale 00134010719 e Partita IVA 04383720721, capitale sociale Euro 16'000'000.00 interamente versato, iscritta al registro delle Imprese di Bari al n. 0013401719, iscritta al R.E.A. al n. BA 113997, la quale interviene nel presente atto in persona [-], in qualità di [-] (di seguito, per brevità, indicata FDG) le quali, nel seguito, anche denominate "Parti", congiuntamente, e "Parte", singolarmente,

PREMESSO

1. che Ferrovie del Gargano s.r.l. è una società a responsabilità limitata avente ad oggetto la prestazione di servizi relativi alla mobilità e operante nel settore del trasporto ferroviario di passeggeri in virtù delle Licenze rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 12/N del 04.09.2021 e del Certificato Unico di Sicurezza (SSC) EIN: IT1020200062, valido sino al 27.10.2023 (prot. 16271 del 27.10.2020), rilasciato dalla Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel prosieguo A.N.S.F. ora A.N.S.F.I.S.A);
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 non già in concessione a Ferrovie dello Stato;
3. che i rapporti fra FDG 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*";
   - Legge 23 luglio 2009, n. 99 "*Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché' in materia di energia*" e ss. mm. e ii.;
   - Regolamento (CE) 2007/1370 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 "*relativo ai servizi pubblici di trasposto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70"* e, ss.mm. e ii. (di seguito, anche, Reg. 1370);

- Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;
- Comunicazione della Commissione UE (2014/C 92/01) sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- 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 e, ss.mm. e ii. (di seguito, anche Reg. 1371);
- Comunicazione della Commissione UE (2015/C 220/01) sugli orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221;
- Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la "*Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*";
- Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 "*Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"*;
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie";
- decreto-legge 6 giugno 2011, n. 201, art. 37, convertito con modificazioni nella Legge 22 dicembre 2011, n. 214 e ss.mm. e ii., di istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- Legge Regionale 31 ottobre 2002 n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale";*
- Legge Regionale 20 agosto 2012, n. 24 *"Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali";*
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 4 luglio 2014, n. 52 inerente il procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 25 febbraio 2021, n. 28 che approva "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami*";
- 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 30 marzo 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 25 ottobre 2018 n. 106 "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*"
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018, n. 120 che detta le "*Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale*";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 "*Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017*";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 12 marzo 2020, n. 65 "Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019, di approvazione dell'atto di regolazione recante "Revisione della delibera n. 49/2015 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 luglio 2021 n. 113 "Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020";

- Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013, n. 94/CU recante linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte dei servizi ai sensi della legge n. 244/2007;

5. che, in data 29 dicembre 2009 rep 011019, successivamente integrato e modificato con l'atto di modifica ed integrazione prot. AOO_148/1767 del 17.05.2012, la Regione e FDG hanno sottoscritto il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale (esercizio della ferrovia San Severo – Peschici C.) con scadenza al 31.12.2021;
6. che, in data 29 maggio 2009 rep 010124, la Regione e FDG hanno sottoscritto il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale (esercizio ferrovia Foggia-Lucera) di durata pari a 40 anni a decorrere dall'1 luglio 2009;
7. che, in data 14 settembre 2017 con nota prot. n. 1852 (acquisita al prot. della Regione Puglia AOO_078/2372 del 18.09.2017) FDG 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 dal 2022 al 2028, ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Reg. 1370;
8. che la Regione, constatata la convenienza della proposta commerciale di FDG, coerente con gli obiettivi di: valorizzazione del servizio di trasporto ferroviario regionale, asse portante del sistema di trasporto pubblico locale, e di riequilibrio modale tra il servizio pubblico e l'auto privata, in data 28 settembre 2017, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1480/2017, ha disposto l'aggiudicazione diretta in favore della società Ferrovia del Gargano s.r.l. del Contratto di servizio di trasporto pubblico per ferrovia, ai sensi dell'art. 5, par. 6, del Reg. 1370 e ss.mm. e ii., a decorrere dal 1 ottobre 2018 e sino al 31.12.2027, prorogabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del medesimo Regolamento dando seguito agli obblighi di pubblicità previsti dall'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento ovvero alla pubblicazione del relativo avviso di pre-informazione al mercato, circa l'affidamento diretto a FDG del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale;
9. che, conseguentemente, sulla GUUE GU/S S189 del 03.10.2017 è stato pubblicato, conformemente a quanto disposto dal Reg. 1370, art. 7, par. 2, l'avviso di pre-informazione 387771-2017-IT;
10. che i rapporti reciproci fra le Parti sono difatti regolamentati nel rispetto dei principi di cui al Reg. 1370, al fine di assicurare a FDG, 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;
11. che, con nota prot. AOO_078/PROT/30/11/2021/0005041 FDG ha aggiornato la proposta commerciale di cui al sub 7 con l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio per il periodo di dodici anni (2022-2033) che la Regione ha reputato di proprio interesse;

12. che la sottoscrizione di un nuovo Contratto per la durata complessiva di 12 (dodici) 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, anche in considerazione degli investimenti proposti da FDG;
13. che la maggior durata del Contratto consente al soggetto affidatario una maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti a proprio carico a beneficio della Regione e dei fruitori del servizio beneficiari degli effetti di investimenti altrimenti non sostenibili per durate inferiori del Contratto;
14. che, nel rispetto del Reg. 1370, le Parti, con il presente Contratto di servizio (nel prosieguo anche solo "**Atto**" o "**Contratto**"), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l'affidamento diretto per il periodo 2022 – 2033;
15. che, ulteriore obiettivo della Regione, condiviso da FDG, è massimizzare l'incremento del numero di viaggiatori che ogni giorno usano il treno, attraverso un significativo miglioramento dell'offerta ferroviaria in termini di qualità, flessibilità, frequenza e coordinamento con gli altri mezzi di trasporto, al fine di pervenire ad un riequilibrio modale del mezzo collettivo rispetto al mezzo privato, anche attraverso un modello di offerta che, con le integrazioni con gli altri gestori, incrementi la frequenza delle corse nelle aree urbane e suburbane a maggiore domanda garantendo, nello stesso tempo, la riduzione dei tempi di percorrenza nei collegamenti tra centri più distanti. La Regione indirizzerà la pianificazione degli orari dei propri servizi regionali al fine di favorirne il coordinamento nei nodi di interscambio di Foggia e San Severo;
16. che, il volume dei servizi minimi di trasporto pubblico oggetto delle obbligazioni di servizio pubblico descritte nel presente Contratto, risulta coerente alle determinazioni di cui al par. 3.2.1 della citata DGR 2304/2019 e ss.mm. e ii.;
17. che la Regione Puglia con nota AOO_078/732 del 27/02/2019 ha richiesto ad ART (riscontro ART prot. 2452 del 13.03.2019) i parametri utili a definire i caratteri di efficacia ed efficienza dell'affidamento diretto, di cui alla Misura 2(4,a) della Delibera ART n. 120/2018;
18. che, sulla base dei parametri di cui al precedente alinea è stato concordato tra le Parti un Piano di Raggiungimento degli Obiettivi regolatori (PRO), nel quale sono definiti obiettivi di efficacia ed efficienza, nonché le azioni di miglioramento delle performance del servizio di trasporto per il primo periodo regolatorio (triennale), in aderenza al Piano Economico Finanziario (PEF) riferito all'intero periodo di affidamento;
19. che la Regione ha inviato all'ART il PEF ed il PRO, unitamente alle successive integrazioni richieste dalla medesima Autorità, ottenendo risposta con nota prot. ART 9663 del 17.06.2021;
20. che a seguito della nota ART sono stati rielaborati ed integrati il PEF ed il PRO;
21. che con DGR [**-**], la Regione ha autorizzato la sottoscrizione del presente Contratto;

tutto ciò premesso,

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1

(Conferma delle premesse e degli allegati)

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.
2. L'Allegato n. 4 (PEF), l'Allegato n. 3 (Condizioni minime di qualità, penali e premi), l'Allegato n. 7 (Piano degli Investimenti), l'Allegato n. 12 (PRO - Piano Raggiungimento degli Obiettivi), al presente Contratto possono essere modificati secondo quanto previsto nei successivi articoli, previa sottoscrizione di uno specifico accordo fra le Parti che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto medesimo, mentre i rimanenti allegati vengono aggiornati previa condivisione tra le Parti.

Art. 2

(Struttura del Contratto)

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

Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)

Art. 2 (Struttura del Contratto)

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3 (Oggetto)

Art. 4 (Durata ed effetti della sottoscrizione)

Art. 5 (Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)

Art 6 (Materiale rotabile in uso)

Art 7 (Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

Art 8 (Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)

Art 9 (Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

Art. 10 (Sopravvenuta incapienza 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)

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

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19 (Gestione tecnica 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 (Recesso)

Art. 25 (Controversia tra le Parti)

Art. 26 (Cessione dei crediti e debiti)

Art. 27 (Dichiarazioni ed obblighi)

Art. 28 (Garanzia fidejussoria)

Art. 29 (Codice etico e disciplinare)

Art. 30 (Tracciabilità dei flussi finanziari)

Art. 31 (Tutela dei dati personali)

Art. 32 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

Art. 33 (Disposizioni finali)

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3

(Oggetto)

1. La Regione, perseguendo gli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, d'integrazione ed efficientamento dell'intero sistema regionale di trasporti, di crescita della popolazione regionale servita dai servizi di trasporto pubblico, di incremento dei passeggeri trasportati, di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa, affida a FDG, che accetta, l'esercizio dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, di cui all'Allegato n. 1 (Programma di esercizio), gravato da obblighi di servizio pubblico (nel prosieguo anche "**OSP"**), nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nel presente Contratto e secondo le condizioni minime di qualità (nel prosieguo anche "**CMQ**") ivi fissate.
2. La Regione corrisponde a FDG – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente comma 1 del presente articolo - un corrispettivo, quale compensazione degli OSP di cui agli artt. 4 e 6 del Reg. 1370, il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito e la coerenza con la metodologia di calcolo, di cui all'Allegato al suddetto Reg. 1370.
3. Il presente Contratto è dato secondo il paradigma *net-cost*.

Art. 4

(Durata ed effetti della sottoscrizione)

1. Il presente Atto ha durata dodecennale di cui 10 (dieci) anni per il periodo 1 gennaio 2022 – 31 dicembre 2031 in ragione dell'affidamento diretto del Contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario secondo quanto previsto all'art. 5 par. 6 del Reg. 1370 ed ulteriori 2 (due) anni per il periodo 1 gennaio 2032 – 31 dicembre 2033, tenuto conto degli investimenti di entità significativa previsti dal Contratto e delle relative modalità di ammortamento, ai sensi di quanto previsto all'art. 4 par. 4 del medesimo Reg. 1370.

Art. 5

(Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)

1. FDG svolge il servizio di trasporto ferroviario passeggeri di cui al precedente art. 3 secondo il Programma di Esercizio analitico annuale (Allegato n. 1), assicurando anche i Servizi connessi al trasporto di cui all'Allegato n. 2, nel rispetto delle condizioni minime di qualità dettagliate all'Allegato n. 3.
2. Il programma di esercizio, di cui al comma 1 del presente articolo, è strutturato secondo:
   a) il codice identificativo del treno;
   b) le stazioni di partenza e di arrivo del treno, il numero delle stazioni/fermate intermedie, la tratta di competenza e i km* treno;
   c) gli orari di partenza e di arrivo;
   d) il tempo di percorrenza;
   e) i giorni di esercizio annuo e la periodicità;
   f) la composizione minima del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale;
   g) l'intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 34 octies del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179;
3. Il programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo, in dipendenza dello sviluppo del calendario di ciascun anno o in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. Detti aggiustamenti non tengono conto di eventuali produzioni straordinarie, richieste dalla Regione, che saranno oggetto di separata regolazione.
4. FDG 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 dei servizi che la Regione ha definito e come indicato all'Allegato n. 1.
5. Il programma di esercizio è attuato da FDG sulla base della capacità della rete e delle relative tracce che la Regione prenota nell'ambito del Contratto di servizio (Ferrovie del Gargano s.r.l. / Accordo Quadro RFI). Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio, ad ogni cambio dell'orario, sarà concordato con la Regione entro 270 (duecentosettanta) 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 (trenta) giorni prima dell'entrata in vigore. Le scadenze relative alla procedura per la formazione dell'orario annuale sono comunque, riportate e meglio definite nell'Allegato n. 9 (Procedure di aggiornamento del programma di esercizio).

6. È facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL e FDG.
7. Tutto il servizio di cui all'Allegato n. 1 è svolto in modalità ferroviaria. Nei casi previsti dal c. 3 dell'art. 34-octies del decreto-legge n. 179/2012, FDG garantisce i servizi sostitutivi di quelli ferroviari operati con modalità automobilistica che dovranno essere sub-affidati conformemente alla pertinente legislazione sugli appalti pubblici.
8. FDG è tenuta a comunicare alla Regione, entro 24 (ventiquattro) ore dall'inizio dei servizi di cui al precedente comma, le cause e la durata della loro effettuazione.
9. FDG, entro 60 (sessanta) giorni dalla stipula del Contratto, predispone uno specifico "*Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse*" (d'ora innanzi, il "**Piano**") 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, che determina una modifica temporanea del programma di esercizio. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto. Fino alla predisposizione del Piano, FDG si impegna a programmare i servizi sostitutivi secondo quanto in uso, dando tempestiva informazione all'utenza circa le modalità di svolgimento del servizio.
10. FDG è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività di cui al programma di esercizio, curando e garantendo:
    a) la manutenzione ordinaria (di primo e secondo livello), straordinaria (salvo quanto diversamente disposto da contratti di comodato o locazione stipulati tra le Parti) e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
    b) le condizioni di sicurezza;
    c) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'Allegato n. 3.
11. FDG per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, selezionati secondo le modalità previste per legge, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.

12. Le disposizioni del presente articolo, nonché le ulteriori disposizioni di cui agli artt. 3, 6, 11, 12, della Sezione Seconda del presente Atto e degli Allegati nn. 1, 2, 3, 5, 7, 9 e 10, integrano e specificano gli obblighi di servizio pubblico imposti al FDG, ai sensi e per gli effetti del Reg. 1370.

Art 6

(Materiale rotabile in uso)

1. Per lo svolgimento dei servizi ferroviari di cui all'Art. 5 la Regione concede in uso a FDG, che accetta, il materiale rotabile di proprietà pubblica di cui all'Allegato n. 10 che, FDG si impegna a conservare in buono stato d'uso, assicurandone la funzionalità e la sicurezza all'esercizio e assumendo a proprio carico tutti i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché tutti gli eventuali oneri di qualsiasi natura connessi all'utilizzo del materiale rotabile.

Art. 7

(Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

1. FDG – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente Art. 3 del Contratto – riceve, da Regione Puglia, un corrispettivo, oltre ai corrispondenti ricavi per la gestione del servizio, quali compensazioni degli OSP di cui agli artt. 4 e 6 del Reg. 1370, tali da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito ed al contempo scongiurando sovra compensazioni.
2. Il corrispettivo da riconoscere a FDG per il servizio espletato dal 1 gennaio 2022, riportato nel PEF (Allegato n. 4), è determinato in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, sulla base dell'allegato al Reg. 1370, e del prospetto 4 della Delibera ART n. 49/2015 e della Delibera ART n. 154/2019, tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali attribuiti alle Parti come riportati nella matrice dei rischi (Allegato n. 8) garantendo che la somma dei risultati netti regolatori annui di conto economico al termine del periodo 2022 – 2033 sia tendente a zero.
3. Il PEF comprende quanto previsto dal PRO relativo al primo periodo regolatorio (triennale) e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario del Contratto per l'intero periodo di validità dell'affidamento, tenendo conto degli effetti dei costi e degli investimenti oggetto di Contratto che insistono in tale periodo.
4. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti alla sottoscrizione dell'Atto sono riportate nell'Allegato n. 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. 18 del Contratto. 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 viene erogato in quattro rate trimestrali posticipate da corrispondersi entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura. L'importo di ciascuna delle prime tre rate è pari ad 1/4 (un quarto) del corrispettivo complessivo annuale previsto nel PEF. L'importo della quarta rata viene fatturato in 2 (due) tranche: la prima per un importo pari all'80% (ottanta per cento) del totale della quarta rata, da liquidarsi entro 30 (trenta) giorni dalla data di presentazione della fattura; la seconda tranche, a saldo degli importi dovuti dalla Regione a FDG, viene fatturata sulla base dei dati relativi ai servizi svolti in ciascuna annualità e liquidata insieme a penali e forme di mitigazione/riduzione delle stesse; la fattura a saldo sarà emessa entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. La Regione, in correlazione all'evoluzione delle tempistiche di trasferimento delle risorse statali, si riserva di aderire alla richiesta di FDG di una maggior frequenza dei pagamenti valutandone gli effetti positivi sul PEF in termini sia di minor costo che di minor remunerazione del capitale investito netto.
7. In caso di prestazioni eseguite da sub-affidatari il pagamento delle medesime è comunque eseguito nei confronti di FDG che resta obbligata agli adempimenti previsti dalle norme vigenti tanto nei confronti della Regione quanto nei confronti dei soggetti sub-affidatari;
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 FDG gli interessi legali al tasso stabilito dalle norme vigenti, emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi di quanto disposto dal D. Lgs. n. 231/2002.

Art. 8

(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 FDG 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 FDG, 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. 9

(Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico-finanziario del Contratto, le Parti procedono, di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, acquisito il consuntivo non ancora certifica-

to dal revisore contabile dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali (del PEF - Piano Economico Finanziario) con quelli consuntivi (del CER – Conto Economico Regolatorio) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime del PEF.

2. Il CER – certificato da revisore contabile secondo quanto previsto dalla Delibera ART n. 120/2018, misura 4, punto 12 è trasmesso, unitamente alla relazione illustrativa dei suoi contenuti, alla Regione entro 120 (centoventi) giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio; eventuali differenze rispetto alle risultanze del comma 1 del presente articolo, saranno contabilizzate entro dicembre dello stesso anno. Nei medesimi termini dovranno essere trasmesse alla Regione le informazioni ed i dati secondo i formati della contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART n. 120/2018 e delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della misura 4 della medesima Delibera.
3. Tra le risultanze del CER certificato e le previsioni del PEF è effettuato un confronto annuale per verificare l'eventuale scostamento tra essi.
4. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:

   a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CER) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Risultato netto PEF), risulti una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola tre per cento (±0,3%) 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) del presente comma, faccia registrare uno scostamento eccedente la predetta fascia (±0,3%) e sia inferiore alla fascia della successiva lettera c) (±5%) del presente comma, 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 n. 8, è registrato e accantonato (rispettivamente, a credito o a debito) per essere, poi, compensato alla fine del periodo regolatorio, ovvero in occasione delle verifiche intermedie con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi, ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo comma 8 del presente articolo;

   c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) del presente comma, faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno cinque per cento (±5%) dei ricavi operativi, sempre previo scomputo delle componenti di costo e ricavo, a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi, di cui all'Allegato n. 8, 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 adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7, comma 1 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo, quindi, l'Allegato n. 4 al presente Contratto, previa trasmissione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai fini dell'assolvimento degli obblighi di cui alla delibera n. 120/2018.

5. Fermo restando quanto sopra, le Parti provvedono in ogni caso 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 adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo quindi l'allegato (Allegato n. 4) al Contratto, nelle seguenti ulteriori ipotesi:
   a) nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma, del presente articolo, e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;
   b) nel caso in cui il volume di produzione programmata (secondo le procedure previste dall'allegato 9 al Contratto) dei servizi, vari all'interno del periodo regolatorio di riferimento, di oltre il ±2% (più/meno due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF, nel medesimo periodo regolatorio, in termini di percorrenza;
   c) nel caso in cui la redazione del PRO per i periodi regolatori successivi al primo renda necessaria una modifica del PEF;
   d) nel caso di variazioni superiori a ± 50 *basis point* dell'indice relativo al "costo medio ponderato del capitale investito" (WACC) di cui alla Misura 17, Allegato A alla deliberazione n. 154/2019 pubblicato annualmente dall'Autorità di regolazione dei trasporti.
   e) nei casi di adeguamenti a sopravvenute disposizioni normative, amministrative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
   f) nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nell'eventuale adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturale, superiori a 180 giorni rispetto alle previsioni a PEF, non giustifichino o non consentano la realizzazione dei relativi incrementi e o del ripristino della produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel medesimo PEF (Allegato n. 4);
6. Nei casi previsti ai precedenti commi 4 e 5, le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, ove applicabile, entro 60 (sessanta) giorni dalla trasmissione del CER, prevista entro il mese di maggio. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo:

a) sui fattori di produttività;
b) sul corrispettivo;
c) sulle tariffe;
d) sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 15 del Contratto;
e) sul livello dei servizi.

7. FDG, sulla scorta delle informazioni in proprio possesso, informa e aggiorna tempestivamente la Regione circa le eventuali variazioni delle previsioni di incremento di produzione dei servizi ferroviari presenti nel PEF (Allegato n. 4). Nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nei piani di adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali, non comportino la realizzazione degli incrementi e o del ripristino di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato n. 4), nessuno degli oneri connessi a tali eventi potrà essere posto in capo a Regione.
8. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 (sessanta) giorni dall'apertura delle trattative, le stesse hanno diritto di risolvere consensualmente il presente Atto, fermo restando l'obbligo, per FDG, di garantire il servizio per i successivi 12 (dodici) mesi.
9. Al termine del terzo, sesto e nono anno di vigenza contrattuale, a valle della ridefinizione del PRO per il relativo periodo regolatorio triennale, le Parti effettuano una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER accantonati a credito e a debito degli anni precedenti, a norma del comma 3 del presente articolo, e definiscono la conseguente regolazione del relativo saldo.
10. Infine, la tabella di Listino Prezzi (Allegato n. 6) condivisa tra le Parti, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, FDG 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 4, lettera a) del presente articolo.
11. Entro il mese di maggio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER dell'anno precedente, le Parti procedono al consuntivo dell'esercizio in questione, registrando, come da prassi, il relativo risultato netto regolatorio e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEF. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi, ovviamente, quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.
12. Laddove al termine della compensazione finale residui un saldo totale a favore dell'una o dell'altra Parte, l'importo corrispondente 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 120 (centoventi) giorni.

13. La Regione prende atto che, nella determinazione dei costi e dei ricavi, FDG ha tenuto conto di quanto riconosciuto relativamente alla circolazione sui servizi ferroviari al personale 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, le Parti procedono ad una rimodulazione del PEF. Qualora entro 60 (sessanta) giorni dall'intervenuto accertamento della incapienza dei fondi non si raggiunga l'accordo su detta rimodulazione, FDG procederà, anche in corso d'orario e previa comunicazione alla Regione, ad effettuare interventi per la riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi.
2. Tali interventi, finalizzati a mantenere l'originario equilibrio economico del presente Contratto, dovranno essere tali da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata, o che non potrà essere erogata a FDG.
3. La Regione garantisce a FDG lo svolgimento di prestazioni di cui al programma di esercizio (Allegato 1) del presente Contratto, tale da assicurare un corrispettivo minimo annuo corrispondente all'80% (ottanta per cento) dei corrispettivi previsti a PEF per ciascun anno su cui incide l'incapienza dei fondi stanziati.

Art. 11

(Flessibilità del programma di esercizio)

1. L'offerta commerciale, di cui al programma di esercizio (Allegato n. 1), 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 FDG, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi, di cui al precedente articolo 9, comma 10 del Contratto (Allegato n. 6). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.
3. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura, o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa, ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, FDG può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione alla Regione e alla clientela, almeno 30 (trenta) giorni prima della variazione dell'offerta, nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato n. 3. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.
4. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, FDG 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 come definite dalla Fiche UIC450-2 edizione 2009, quali calamità naturali, terremoti, sommosse, nonché scioperi e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposti dalle Autorità, nonché da cause imputabili a FDG o al Gestore dell'Infrastruttura – genereranno effetti economico-finanziari in sede di CER e, quindi, in sede di consuntivazione annuale fra quest'ultimo e il PEF, come previsto al precedente art. 9 del Contratto.
2. Qualora le variazioni di produzione temporanee rispetto al programma di esercizio siano imputabili a FDG, le stesse sono valutate ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato n. 3
3. In caso di sciopero, FDG garantisce le prestazioni indispensabili di cui all'Allegato n. 1, stabilite con accordo siglato tra FDG e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla Legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e ss.mm.ii. FDG garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla Regione e alla clientela.
4. FDG, 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, anche ulteriori e diverse da quelle classificate come forza maggiore dal Gestore dell'Infrastruttura, le Parti tengono conto – anche ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato n. 3 – del programma di esercizio straordinario messo a punto nell'occasione da FDG.

Art. 13

(Valorizzazione commerciale)

1. FDG ha facoltà di procedere a qualsiasi iniziativa di valorizzazione commerciale dei beni funzionali allo svolgimento del servizio, salvo formalizzato dissenso da parte della Regione, da pervenire entro 10 giorni dalla relativa comunicazione di FDG, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.
2. FDG 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 QUALITÀ

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 in coerenza con i "principi generali in materia tariffaria" di cui all'art 26 della L.R. 18/2002.
2. La Regione, ai sensi del presente Atto, corrisponde, direttamente a FDG, 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, stabilisce che:

- l'agevolazione per i ragazzi prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante, oltre i 10 anni si intenderà applicato il prezzo pieno adulti;
- annualmente, a far data dal 1° gennaio degli anni: 2023, 2025 e dal 2027 al 2033, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente, risultasse inferiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento previsto del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente risultasse superiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento NIC previsto per legge, assorbente l'incremento dello 0,9% prospettato;
- a far data dal 1° gennaio degli anni 2022, 2024 e 2026, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente del 3,5% (tre virgola cinque per cento), 5% (cinque per cento) e 3,5% (tre virgola cinque per cento) ad eccezione della tariffa speciale estiva di corsa semplice come riportata in allegato 5 al Contratto..

4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento e l'incremento delle tariffe di cui al precedente comma 3 del presente articolo, come previsto nel PEF, contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione intervenga per non effettuarli, o siano di valore inferiore a quelli previsti nel PEF, l'importo del mancato/minore adeguamento/incremento non sarà computato nel calcolo di cui all'art. 9, comma 4, lettera a).
5. I clienti sono tenuti a salire sui mezzi muniti di idoneo titolo di viaggio convalidato secondo le norme in vigore; in caso contrario, i trasgressori sono soggetti alle sanzioni di legge.
6. Gli importi delle sanzioni/regolarizzazioni/sovrapprezzi alla clientela sono quelli di cui all'Allegato n. 5 al presente Atto. Salvo diverse e successive disposizioni, che verranno comunque indicate nella Carta dei Servizi di FDG, è prevista la possibilità di acquistare il biglietto a bordo treno senza pa-

gamento di alcun sovraprezzo, nei casi dettagliati all'Allegato n. 5; negli altri casi è ammesso l'acquisto a bordo con pagamento di un sovrapprezzo di 1 (uno) euro e previo avviso al capotreno.

7. FDG provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri e 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.
8. FDG si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutelare la sicurezza personale del viaggiatore secondo il "Piano Operativo di sicurezza e controlleria", che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Detto Piano, che sarà predisposto anche con il coinvolgimento delle FF.OO., definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
9. FDG ha facoltà di adottare – decorsi 30 (trenta) giorni dalla data della comunicazione alla Regione e in assenza di opposizione da parte di quest'ultima – ulteriori azioni sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa - lavoro e casa – scuola e la mobilità turistica anche in collaborazione con gli enti locali, anche combinati con altre prestazioni o servizi, purché compatibili con il servizio gravato da OSP e con altri servizi di trasporto gravati da OSP istituiti a livello regionale, in conformità con la legge regionale 31 ottobre 2012 n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale*".
10. FDG 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. Secondo quanto definito nell'Allegato n. 2 "Servizi connessi al trasporto" e nell'Allegato n. 3, le condizioni minime di qualità (CMQ) e la Rete di vendita, potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
11. Resta fermo che FDG si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione, e/o di recedere dalle integrazioni tariffarie, e/o modali, vigenti alla data del presente Atto, qualora le stesse risultino economicamente penalizzanti per FDG e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.
12. Le Parti si impegnano a sviluppare evoluzioni del sistema tariffario anche integrato, che consentano di attuare meccanismi di *pricing* differenziati per prodotto e servizio, allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta ed un progressivo incremento dei ricavi.

Art. 15

(Politica della qualità dei servizi)

1. FDG si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto, ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.

2. FDG eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato n. 3 del Contratto. Il rispetto delle condizioni minime di qualità e degli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO è verificato attraverso il monitoraggio dei servizi 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, FDG 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 le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ), di cui all'Allegato n. 3 del Contratto potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
4. FDG 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, FDG predispone, condividendolo con la Regione, un "Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese", fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
5. FDG effettua, almeno due indagini 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, FDG, deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità. Le Parti condividono che la rilevazione della *Customer satisfaction*, si conforma ai requisiti della misura 5 della delibera ART n. 16/2018, integrando il sistema attuale, per quanto possibile e senza costi aggiuntivi, entro 3 (tre) mesi dalla sottoscrizione del Contratto, e garantendo la piena conformità a partire dal nuovo affidamento di cui FDG disporrà.
6. FDG elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente, con indicazione degli standard e degli obiettivi del Contratto, nonché gli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità (CMQ), di cui alla Delibera ART 16/2018 e nel PRO. FDG si impegna a pubblicare, entro il 31 marzo di ogni anno, la Carta dei Servizi sul proprio sito internet. Per gli anni successivi al 2022, FDG si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il 30 ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro 30

(trenta) giorni dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si deve considerare approvata e FDG procede a pubblicarla sul proprio sito internet. FDG, in fase di elaborazione 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. FDG, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2, c. 416, lett. f) della legge n. 422/2007, si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di € 6'000,00 (euro seimila/00) le attività di cui alle lett. b), c), d) del citato articolo della medesima legge, a ristoro di spese per attività approvata dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.

7. FDG rende disponibili alla Regione, in occasione di ogni cambio di orario, i dati di orario nel formato aperto (Open data) ed editabile GTFS (General Transit Feed Specification), completo in ogni sua informazione, anche facoltativa.

Art. 16

(Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

1. FDG si impegna a garantire il piano di investimenti finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, all'adeguamento degli impianti di manutenzione, al potenziamento dell'infrastruttura informatica come dettagliatamente indicato nell'Allegato n. 7 del Contratto, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato.
2. Gli investimenti complessivi a carico di FDG ammontano a circa 4.8 milioni di euro per rinnovo del materiale rotabile dedicato al servizio di trasporto passeggeri per ferrovia oggetto del presente Contratto, per un totale di 2 (due) elettrotreni di ultima generazione - in cofinanziamento con la Regione Puglia;
3. FDG, nell'ambito del Contratto, procede all'ammortamento del valore degli investimenti, applicando le misure regolatorie ART ed i principi contabili nazionali (OIC: Organismo Contabile Nazionale), adottati da FDG.
4. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di FDG, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico al nuovo Affidatario l'obbligo di acquistare, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile e il valore di mercato alla data di cessione, il materiale rotabile utilizzato da FDG in forza del presente Contratto. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, FDG potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo Contratto di acquisto al nuovo Affidatario; in tal caso, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico a quest'ultimo l'obbligo di subentrare in detto Contratto ed a restituire a FDG gli importi di corrispettivo, già liquidati al fornitore, facendosi, inoltre, carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.

5. Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da FDG, la Regione può richiedere a quest'ultima di cedere la proprietà del materiale rotabile, o nel caso in cui non sia stato ancora consegnato/collaudato, del Contratto di acquisto con il fornitore, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile e il valore di mercato alla data di cessione. In tale caso, FDG si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile.
6. Il trasferimento della proprietà e il subentro al servizio sono subordinati al pagamento integrale di quanto dovuto a FDG.

SEZIONE TERZA: SISTEMA DI MONITORAGGIO

Art. 17

(Monitoraggio della qualità dei servizi)

1. FDG fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità, definite nell'Allegato n. 3 del Contratto, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate; inoltre FDG trasmette annualmente la relazione illustrativa di cui alla Deliberazione ART n. 120/2018, nella quale sono adeguatamente evidenziate le performance e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, ove possibile, quelle preventive.
2. FDG illustra annualmente alla Regione i risultati conseguiti. La Regione ha facoltà di chiedere a FDG 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. Le Parti valutano il rispetto delle CMQ ed indicano le eventuali azioni di miglioramento.
3. La Regione si riserva di verificare il rispetto delle CMQ del servizio, ivi inclusa la puntualità, ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture, o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
4. Le verifiche sono formalizzate in contraddittorio con i rappresentanti di FDG.
5. Relativamente alla verifica della qualità erogata, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano al personale di FDG le evidenze negative dell'ispezione, redigendo, a conclusione della visita ispettiva, un verbale di accertamento controfirmato da entrambe le Parti, con riportate eventuali diverse indicazioni da parte del Personale di Accompagnamento FDG. La Regione provvederà ad inoltrare via pec (posta elettronica certificata) a FDG gli esiti delle verifiche, secondo le modalità stabilite al successivo articolo 18 comma 6 del Contratto.
6. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni di competenza della Regione è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione, o a rilevatori individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segna-

lati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da FDG in un numero massimo annuale pari a 10 (dieci).

7. FDG è tenuta a fornire 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/metro quadrato, 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). FDG 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). FDG effettua giornalmente dette rilevazioni sui treni equipaggiati con sistemi conta passeggeri e si impegna a fornire i dati, a richiesta della Regione, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione.
8. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.
9. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, FDG cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura, affinché la Regione sia abilitata con n. 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". Per la rete gestita da FDG, la Parte si impegna entro 12 mesi dalla sottoscrizione del presente Contratto a garantire il suddetto adempimento.

Art. 18

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

1. Le Parti, anche con riferimento alla Delibera ART n. 16/2018 ed alla Delibera ART 106/2018, hanno individuato le CMQ con i relativi indicatori di qualità, valori obiettivo, nonché gli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO, in funzione dei quali possono maturare premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'Allegato 3 del Contratto.
2. Nel caso di maturazione di premi, gli stessi sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.
3. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità non potrà superare il 1,5% (uno virgola cinque per cento) del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF (Allegato n. 4). 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 delle penali potranno determinare per FDG un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4, comma 6 del D. Lgs.

70/2014, è consentita l'applicazione di penali a FDG solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.

4. La Regione e FDG si danno reciprocamente atto che le CMQ e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Reg. 1371/2007. Le somme che FDG dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Reg. 1371/2007 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 possono essere utilizzati dalla Regione, a beneficio della clientela, anche, eventualmente, in forma di buoni sconto (indennità per abbonati), da intendersi convenzionalmente emessi a compensazione delle indennità da ritardo, previste all'art. 17 del citato Reg. 1371/2007 Per la determinazione dell'indennità per abbonati è utilizzato l'indicatore di scostamento orario entro cinque minuti a destino, misurato per linea e per mese, considerando tutte le cause di ritardo.
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 (dieci) giorni dalla data di accertamento della medesima. FDG, entro 10 (dieci) 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 (dieci) giorni dal ricevimento delle medesime e comunque, entro 60 (sessanta) 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 FDG.

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19

(Gestione Tecnica del Contratto)

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, potrà istituirsi anche su richiesta di una delle Parti un "Tavolo Tecnico di Gestione del Contratto", paritetico e tematico, composto da:
    a) due rappresentanti di FDG;
    b) due rappresentanti della Regione.
2. Nell'ambito del tavolo, le Parti si confrontano sull'interpretazione e sull'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali e all'esame dei Piani di cui agli articoli 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 15 del Contratto.

3. Il tavolo è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di FDG.

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 del presente articolo sono trasmessi da ciascuna delle Parti all'ART in formato aperto/editabile.
3. Fatta salva ogni diversa previsione normativa, le Parti si impegnano a mantenere la riservatezza delle informazioni acquisite in base al presente Atto e ad utilizzarle esclusivamente per la gestione dello stesso.

Art. 21

(Clausola Fiscale)

1. 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.
2. Il presente Contratto, sarà registrato in caso d'uso, secondo la disciplina applicabile.
3. L'imposta di bollo relativa alla stipula ed alla registrazione del presente Contratto è a carico di FDG ed, ai sensi del DPR n. 642/72, è assolta a mezzo versamento con mod. F24 (cod tributo: [-]), effettuato in data [-]per € [-].

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 Reg. 1370), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 9, comma 12. Il versamento dalla Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche che saranno definite, e, comunque, entro, e non oltre, 6 (sei) mesi dalla risoluzione.
2. In particolare la Regione, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti inadempimenti:

a. abbandono o sospensione ingiustificato del servizio;
b. ingiustificate e gravi, reiterate o permanenti irregolarità nell'esercizio che ne compromettano la regolarità o la sicurezza;
c. grave violazione delle prescrizioni dettate dagli Enti competenti nell'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio;
d. superamento della soglia per le penali secondo quanto definito dall'ART nella Delibera 16/2018, Misura 4, punto 7, prima dell'abbattimento di cui al comma 3 del l'Articolo 18 del Contratto;
e. mancata ottemperanza a norme imperative di legge o regolamentari ed in particolare nel caso di sostituzione, anche parziale, di terzi nella gestione del servizio, ove questa non sia autorizzata dalla Regione;
f. qualora FDG sia sottoposta a procedura di fallimento, oppure ad altra procedura concorsuale di liquidazione;
g. qualora FDG perda i requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente in materia di rilascio della licenza ferroviaria;
h. La Regione risolve il Contratto nei seguenti casi:
   - qualora, nei confronti di FDG sia intervenuta la decadenza dei requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente, per aver prodotto falsa documentazione o dichiarazioni mendaci;
   - qualora, nei confronti di FDG sia intervenuto un provvedimento definitivo che dispone l'applicazione di una o più misure di prevenzione di cui al codice delle leggi antimafia e delle relative misure di prevenzione, ovvero sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i reati di cui all'articolo 80 del D. Lgs. n. 50/2016 e ss. mm. ed ii.
i. inadempimento, da parte di FDG, delle obbligazioni previste all'art. 28;

3. In particolare FDG, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti inadempimenti:
   a. nel caso di tardivo pagamento di tre rate trimestrali consecutive rispetto ai termini di cui al precedente articolo 7;
   b. nel caso in cui la Regione non assicuri a FDG il corrispettivo annuo minimo garantito di cui al precedente articolo 10, comma 3;
4. A seguito della risoluzione conseguente all'inutile decorrenza del termine fissato ai sensi del comma 1 del presente articolo, FDG è tenuta comunque al proseguimento del servizio alle medesime condizioni di cui al presente Contratto per i primi 12 (dodici) mesi successivi alla sopra richiamata decorrenza. Decorso il predetto periodo, le Parti concorderanno le condizioni tecniche, economiche e finanziarie del successivo periodo di continuità del servizio che non potrà comunque superare il limite temporale previsto dalla norma applicabile.

5. È vietata, a pena di nullità, la cessione del Contratto. Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico - organizzativo ed economico-finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti casi:
    a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione societaria di Ferrovie del Gargano s.r.l.;
    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 sopravvenga la cessazione degli effetti del Contratto per cause legate a provvedimenti di natura giurisdizionale, le somme eventualmente necessarie a garantire l'equilibrio economico - finanziario del Contratto per la frazione di vigenza dello stesso, saranno versate dalla Parte debitrice secondo le tempistiche concordate in un Piano di Rientro della durata massima di 5 (cinque) anni, da redigersi entro 1 (uno) anno dalla cessazione del Contratto stesso.
2. Le Parti concordano che nel caso in cui si verifichi la condizione di cui sopra il presente Contratto rimarrà comunque in vigore fino alla conclusione della nuova procedura per l'affidamento del servizio ed al relativo avvio del servizio, ferma restando la rimodulazione del PEF.

Art. 24

(Recesso)

1. La Regione, secondo quanto previsto dall'art. 1671 del Codice Civile, si riserva il diritto di recedere dal Contratto nel caso in cui siano venute meno le esigenze di interesse pubblico per le quali il Contratto è stato stipulato ovvero siano sorte nuove e prevalenti esigenze di interesse pubblico.

Art. 25

(Controversie tra le Parti)

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto, che non hanno trovato composizione nell'ambito del Tavolo Tecnico di Gestione 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 Bari.
4. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

Art. 26

(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 intermediari bancari e finanziari autorizzati e vigilati dalla Banca d'Italia.
2. Entro 20 (venti) 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. 27

(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 del presente articolo, 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. 28

(Garanzia fidejussoria)

1. FDG, a garanzia dell'esatto adempimento di tutte le obbligazioni di cui al presente contratto, si obbliga a fornire – entro e non oltre trenta giorni dalla sottoscrizione del presente contratto - garanzia fideiussoria, prestata da primario istituto bancario o assicurativo, nella misura pari al 1,5% del corrispettivo annuo stimato a PEF (in allegato 4), con termine al sesto mese successivo alla scadenza delle su indicate obbligazioni.

Art. 29

(Codice etico e Disciplinare)

1. Le Parti si impegnano a rispettare i principi contenuti nei rispettivi Codici Etici/Disciplinari. Detti Codici, seppur non allegati al presente Atto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.

2. In caso di violazione da parte di FDG del proprio Codice Etico e/o da parte della Regione delle seguenti norme: L. 6 novembre 2012, n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella Pubblica Amministrazione", DPR 16 aprile 2013, n. 62 "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici", entrambe le Parti avranno il diritto di risolvere il presente Atto, ai sensi e per gli effetti, dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

Art. 30

(Tracciabilità dei flussi finanziari)

1. La normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari, di cui all'art. 3 della L. 136/2010 e s.m.i., trova applicazione nei confronti di FDG. FDG, in ottemperanza alla richiesta della Regione, assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari e fornirà le indicazioni relative al conto corrente dedicato e le generalità dei soggetti delegati ad operare sullo stesso. La mancata ottemperanza di tali obblighi costituisce grave inadempimento, suscettibile di determinare la risoluzione del Contratto, ai sensi dell'art. 22 del medesimo.

Art. 31

(Tutela dei dati personali)

1. Ai sensi del D. Lgs. n. 196/2003, e successive modifiche ed integrazioni, in considerazione del Regolamento UE n. 2016/679, si riporta quanto segue.
2. Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all'esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali acquisiti nella fase di gestione per le finalità amministrative e/o contabili e per la corretta esecuzione di tutto quanto previsto, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D. Lgs. n. 196/2003, così come modificato dal D. Lgs. n. 101/2018 e s.m. e i., in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.
3. 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).
4. I dati personali raccolti nell'ambito della fase di esecuzione del presente Contratto rientrano nelle categorie dei "Dati Comuni" acquisiti direttamente dalle Parti contraenti o dai dipendenti dei contraenti: dati anagrafici, dati di contatto.
5. I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.
6. Per la Regione Puglia il titolare del Trattamento dei Dati è "Regione Puglia" Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI, rappresentata dal Presidente, rappresentante designato al trattamento

per conto del Titolare è il Dirigente pro-tempore della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità, ing. Carmela Iadaresta, contattabile all'indirizzo mail: c.iadaresta@regione.puglia.it, con sede legale in Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI. Per la Regione Puglia il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è la dott.ssa Rossella Caccavo contattabile all'indirizzo mail: rpd@regione.puglia.it.

7. Per FDG, il Titolare del Trattamento è Ferrovie del Gargano s.r.l., con sede legale e amministrativa in Bari, via Zuppetta, 7/d. Per FDG il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è l'avv. Luigi Pirro (responsabile.protezione.dati@fergargano.it), contattabile all'indirizzo e-mail: titolare.trattamento.dati@fergargano.it;
8. 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 che trattasi. 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.
9. Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 32

(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. FDG si impegna a individuare e rispettare misure equivalenti, idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.
3. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, le Parti si obbligano a segnalare con la massima tempestività all'altra Parte di aver subito un eventuale attacco informatico. Resta inteso che in caso di inadempimento parziale o integrale la Parte interessata avrà facoltà di risolvere il presente Atto ai sensi dell'art. 1456 c.c. e, indipendentemente dall'esercizio di tale facoltà, il diritto all'integrale risarcimento dei danni subiti in conseguenza dell'inadempimento.

Articolo 33

(Disposizioni finali)

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

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Puglia _____

Per Ferrovie del Gargano s.r.l. _____

Allegati al presente Atto:

1. Programma di Esercizio;
2. Servizi connessi al trasporto;
3. Condizioni minime di qualità, penali e premi;
4. PEF – Piano Economico Finanziario;
5. Sistema tariffario;
6. Listino Prezzi servizi di trasporto;
7. Piano Investimenti;
8. Matrice dei rischi;
9. Procedure di aggiornamento del programma di esercizio;
10. Elenco materiale rotabile;
11. PRO – Piano Raggiungimento degli Obiettivi.

ALLEGATO 1

Programma di Esercizio																
denominazione Treno	origine (fermata Partenza)	destinazione (fermata Arrivo)	Ora partenza	Ora aarrivo	lunghezza_relazione [km]	tempo percorrenza [minuti]	Velocità commerciale	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti km*offerti	gg circolazione/anno	Treni*km/anno	periodicità	servizio sostitutivo
400	FOGGIA	LUCERA	04:30	04:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
402	FOGGIA	LUCERA	05:30	05:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
404	FOGGIA	LUCERA	06:00	06:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
406	FOGGIA	LUCERA	06:30	06:50	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
408	FOGGIA	LUCERA	07:00	07:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
410	FOGGIA	LUCERA	07:30	07:50	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
412	FOGGIA	LUCERA	08:00	08:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
414	FOGGIA	LUCERA	08:30	08:50	19.36	0:20	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
416	FOGGIA	LUCERA	09:30	09:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
418	FOGGIA	LUCERA	10:30	10:50	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
420	FOGGIA	LUCERA	11:00	11:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
422	FOGGIA	LUCERA	11:30	11:50	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
424	FOGGIA	LUCERA	12:00	12:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
426	FOGGIA	LUCERA	12:30	12:50	19.36	0:20	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
428	FOGGIA	LUCERA	13:00	13:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
430	FOGGIA	LUCERA	13:30	13:50	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
432	FOGGIA	LUCERA	14:00	14:20	19.36	0:20	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
434	FOGGIA	LUCERA	14:30	14:50	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
436	FOGGIA	LUCERA	15:00	15:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
438	FOGGIA	LUCERA	15:30	15:50	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
440	FOGGIA	LUCERA	16:00	16:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
442	FOGGIA	LUCERA	17:00	17:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
444	FOGGIA	LUCERA	17:30	17:50	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
446	FOGGIA	LUCERA	18:00	18:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
448	FOGGIA	LUCERA	18:30	18:50	19.36	0:20	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
450	FOGGIA	LUCERA	19:00	19:20	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
452	FOGGIA	LUCERA	19:30	19:50	19.36	0:20	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
454	FOGGIA	LUCERA	20:30	20:50	19.36	0:20	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
456	FOGGIA	LUCERA	21:30	21:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
458	FOGGIA	LUCERA	22:30	22:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
401	LUCERA	FOGGIA	05:00	05:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
403	LUCERA	FOGGIA	06:00	06:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
405	LUCERA	FOGGIA	06:30	06:48	19.36	0:18	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
407	LUCERA	FOGGIA	07:00	07:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
409	LUCERA	FOGGIA	07:30	07:48	19.36	0:18	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
411	LUCERA	FOGGIA	08:00	08:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
413	LUCERA	FOGGIA	08:30	08:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
415	LUCERA	FOGGIA	09:00	09:18	19.36	0:18	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
417	LUCERA	FOGGIA	10:00	10:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
419	LUCERA	FOGGIA	11:00	11:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
421	LUCERA	FOGGIA	11:30	11:48	19.36	0:18	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	

Programma di Esercizio																
denominazione Treno	origine (fermata Partenza)	destinazione (fermata Arrivo)	Ora partenza	Ora aarrivo	lunghezza_relazione [km]	tempo percorrenza (minuti)	Velocità commerciale	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti km*offerti	gg circolazione/anno	Treni*km/anno	periodicità	servizio sostitutivo
423	LUCERA	FOGGIA	12:00	12:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
425	LUCERA	FOGGIA	12:30	12:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
427	LUCERA	FOGGIA	13:00	13:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
429	LUCERA	FOGGIA	13:30	13:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
431	LUCERA	FOGGIA	14:00	14:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
433	LUCERA	FOGGIA	14:30	14:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
435	LUCERA	FOGGIA	15:00	15:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
437	LUCERA	FOGGIA	15:30	15:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
439	LUCERA	FOGGIA	16:00	16:18	19.36	0:18	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
441	LUCERA	FOGGIA	16:30	16:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
443	LUCERA	FOGGIA	17:30	17:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
445	LUCERA	FOGGIA	18:00	18:18	19.36	0:18	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
447	LUCERA	FOGGIA	18:30	18:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
449	LUCERA	FOGGIA	19:00	19:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
451	LUCERA	FOGGIA	19:30	19:48	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	
453	LUCERA	FOGGIA	20:00	20:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
455	LUCERA	FOGGIA	21:00	21:18	19.36	0:18	61 Km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
457	LUCERA	FOGGIA	22:00	22:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130'624	365	7'066.40	circola sempre	
459	LUCERA	FOGGIA	23:00	23:18	19.36	0:18	61 Km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941'670	304	5'885.44	circola sempre; soppresso festivi	376'746
23600	FOGGIA	PESCHICI CALENELLA	06:18	08:34	102.50	2:16	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	3'706'400	226	23'165.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23602	FOGGIA	APRICENA CITTÀ	06:42	07:18	40.50	0:36	58 km/h	2	(152)-ALe 80 (1M)-VS 110 B P 70	0	70	535'815	189	7'654.50	circola dal 12/12/2021 all'10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23604	FOGGIA	S.NICANDRO GARGANICO	07:19	08:00	54.00	0:41	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'952'640	226	12'204.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23606	FOGGIA	APRICENA CITTÀ	07:46	08:19	40.50	0:33	58 km/h	2	(152)-ALe 80 (1M)-VS 110 B P 70	0	70	535'815	189	7'654.50	circola dal 12/12/2021 all'10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23608	FOGGIA	RODI G.CO	08:20	10:00	94.00	1:40	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	3'399'040	226	21'244.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23610	FOGGIA	APRICENA CITTÀ	08:46	09:24	40.50	0:38	58 km/h	2	(152)-ALe 80 (1M)-VS 110 B P 70	0	70	535'815	189	7'654.50	circola dal 12/12/2021 all'10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23612	FOGGIA	S.NICANDRO GARGANICO	11:25	12:11	54.00	0:46	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'952'640	226	12'204.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23614	FOGGIA	APRICENA CITTÀ	11:55	12:29	40.50	0:34	58 km/h	2	(152)-ALe 80 (1M)-VS 110 B P 70	0	70	535'815	189	7'654.50	circola dal 12/12/2021 all'10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23616	FOGGIA	APRICENA CITTÀ	12:20	12:54	40.50	0:34	58 km/h	2	(152)-ALe 80 (1M)-VS 110 B P 70	0	70	535'815	189	7'654.50	circola dal 12/12/2021 all'10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23618	FOGGIA	S.NICANDRO GARGANICO	13:20	14:02	54.00	0:42	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'952'640	226	12'204.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23620	FOGGIA	CARPINO	14:14	15:27	81.00	1:13	58 km/h	5	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	2'928'960	226	18'306.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23622	FOGGIA	PESCHICI CALENELLA	15:23	17:31	102.50	2:08	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	3'706'400	226	23'165.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23624	FOGGIA	S.NICANDRO GARGANICO	16:32	17:13	54.00	0:41	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'632'960	189	10'206.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23626	FOGGIA	CAGNANO VARANO	17:20	18:17	74.00	0:57	58 km/h	4	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	2'675'840	226	16'724.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23628	FOGGIA	S.NICANDRO GARGANICO	18:36	19:21	54.00	0:45	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'952'640	226	12'204.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23630	FOGGIA	RODI G.CO	19:45	21:27	94.00	1:42	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	3'399'040	226	21'244.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23632	FOGGIA	S.NICANDRO GARGANICO	20:36	21:19	54.00	0:43	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'952'640	226	12'204.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23601	S.NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	05:05	05:55	54.00	0:50	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'952'640	226	12'204.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23603	S.NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	06:06	06:55	54.00	0:49	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'952'640	226	12'204.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	

Programma di Esercizio																
denominazione Treno	origine (fermata Partenza)	destinazione (fermata Arrivo)	Ora partenza	Ora aarrivo	lunghezza_relazione [km]	tempo percorrenza (minuti)	Velocità commerciale	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti km*offerti	gg circolazione/anno	Treni*km/anno	periodicità	servizio sostitutivo
23605	CAGNANO VARANO	FOGGIA	06:32	07:24	74.00	0:52	58 km/h	3	(1S2)-ALe 80 (1M)-VS 110 B P 70	0	70	979'020	189	13'986.00	circola dal 12/12/2021 all'10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23607	RODI GARGANICO	FOGGIA	06:03	07:51	94.00	1:48	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	3'399'040	226	21'244.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23609	APRICENA CITTÀ	FOGGIA	07:48	08:25	40.50	0:37	58 km/h	2	(1S2)-ALe 80 (1M)-VS 110 B P 70	0	70	535'815	189	7'654.50	circola dal 12/12/2021 all'10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23611	S.NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	08:09	08:51	54.00	0:42	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'952'640	226	12'204.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23613	APRICENA CITTÀ	FOGGIA	08:51	09:26	40.50	0:35	58 km/h	2	(1S2)-ALe 80 (1M)-VS 110 B P 70	0	70	535'815	189	7'654.50	circola dal 12/12/2021 all'10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23615	APRICENA CITTÀ	FOGGIA	11:08	11:46	40.50	0:38	58 km/h	2	(1S2)-ALe 80 (1M)-VS 110 B P 70	0	70	535'815	189	7'654.50	circola dal 12/12/2021 all'10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23617	RODI GARGANICO	FOGGIA	10:42	12:24	94.00	1:42	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	3'399'040	226	21'244.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23619	S.NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	12:48	13:31	54.00	0:43	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'952'640	226	12'204.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23621	APRICENA CITTÀ	FOGGIA	13:58	14:35	40.50	0:37	58 km/h	2	(1S2)-ALe 80 (1M)-VS 110 B P 70	0	70	535'815	189	7'654.50	circola dal 12/12/2021 all'10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23623	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	12:58	15:15	102.50	2:17	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	3'706'400	226	23'165.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23625	S.NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	15:02	15:43	54.00	0:41	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'952'640	226	12'204.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23627	CARPINO	FOGGIA	15:37	16:51	81.00	1:14	58 km/h	5	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	2'928'960	226	18'306.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23629	S.NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	17:29	18:13	54.00	0:44	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'632'960	189	10'206.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23631	CAGNANO VARANO	FOGGIA	18:33	19:34	74.00	1:01	58 km/h	4	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	2'675'840	226	16'724.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23633	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	18:09	20:26	102.50	2:17	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	3'706'400	226	23'165.00	circola dal 12/12/2021 all'11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23634	S.SEVERO	S.NICANDRO GARGANICO	06:25	06:49	25.50	0:24	58 km/h	2	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	371'280	91	2'320.50	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23636	FOGGIA	RODI GARGANICO	07:00	08:44	94.00	1:44	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'368'640	91	8'554.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23638	FOGGIA	PESCHICI CALENELLA	08:15	10:18	102.50	2:03	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'492'400	91	9'327.50	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23640	FOGGIA	PESCHICI CALENELLA	09:05	11:14	102.50	2:09	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'492'400	91	9'327.50	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23642	FOGGIA	PESCHICI CALENELLA	13:02	15:17	102.50	2:15	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'492'400	91	9'327.50	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23644	FOGGIA	RODI GARGANICO	14:14	15:57	94.00	1:43	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'368'640	91	8'554.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23646	FOGGIA	S.NICANDRO GARGANICO	15:23	16:04	54.00	0:41	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	665'280	77	4'158.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022; soppresso FES	
23648	FOGGIA	PESCHICI CALENELLA	17:02	19:21	102.50	2:19	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'492'400	91	9'327.50	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23650	FOGGIA	S.NICANDRO GARGANICO	18:36	19:23	54.00	0:47	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	786'240	91	4'914.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23650	S.NICANDRO GARGANICO	PESCHICI CALENELLA	19:27	20:59	48.50	1:32	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	356'960	46	2'231.00	circola dal 17/7 al 31/8/2022	
23652	FOGGIA	RODI GARGANICO	19:42	21:25	94.00	1:43	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'368'640	91	8'554.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23652	RODI GARGANICO	PESCHICI CALENELLA	21:27	21:53	8.50	0:26	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	62'560	46	391.00	circola dal 17/7 al 31/8/2022	
23654	FOGGIA	RODI GARGANICO	20:28	22:10	94.00	1:42	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	691'840	46	4'324.00	circola dal 17/7 al 31/8/2022	
23656	FOGGIA	S.SEVERO	22:10	22:28	28.50	0:18	58 km/h	1	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	414'960	91	2'593.50	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23658	ISCHITELLA	PESCHICI CALENELLA	22:59	23:41	13.00	0:42	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	95'680	46	598.00	circola dal 17/7 al 31/8/2022	
23655	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	23:54	02:04	102.50	2:10	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	754'400	46	4'715.00	circola dal 17/7 al 31/8/2022	
23657	PESCHICI CALENELLA	S.SEVERO	00:44	02:34	74.00	1:50	58 km/h	8	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	544'640	46	3'404.00	circola dal 17/7 al 31/8/2022	
23635	S.NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	05:54	06:36	54.00	0:42	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	786'240	91	4'914.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23637	RODI GARGANICO	FOGGIA	05:57	07:35	94.00	1:38	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'368'640	91	8'554.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23637	PESCHICI CALENELLA	RODI GARGANICO	05:30	05:55	8.50	0:25	58 km/h	2	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	62'560	46	391.00	circola dal 17/7 al 31/8/2022	
23639	S.NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	07:58	08:42	54.00	0:44	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	786'240	91	4'914.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23641	RODI GARGANICO	FOGGIA	09:15	11:21	94.00	2:06	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'368'640	91	8'554.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23643	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	11:44	13:57	102.50	2:13	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'492'400	91	9'327.50	circola dal 13/06 all'11/09/2022	

Programma di Esercizio																
denominazione Treno	origine (fermata Partenza)	destinazione (fermata Arrivo)	Ora partenza	Ora aarrivo	lunghezza_relazione [km]	tempo percorrenza [minuti]	Velocità commerciale	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti km*offerti	gg circolazione/anno	Treni*km/anno	periodicità	servizio sostitutivo	
23645	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	13:03	15:15	102.50	2:12	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'492'400	91	9'327.50	circola dal 13/06 all'11/09/2022		
23647	S.NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	16:12	16:53	54.00	0:41	58 km/h	3	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	665'280	77	4'158.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022; soppresso FES		
23649	RODI GARGANICO	FOGGIA	16:22	18:05	94.00	1:43	58 km/h	7	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'368'640	91	8'554.00	circola dal 13/06 all'11/09/2022		
23651	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	17:06	19:16	102.50	2:10	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'492'400	91	9'327.50	circola dal 13/06 all'11/09/2022		
23653	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	19:32	21:58	102.50	2:26	58 km/h	9	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'492'400	91	9'327.50	circola dal 13/06 all'11/09/2022		
23659	RODI GARGANICO	ISCHITELLA	22:35	22:50	5.00	0:15	58 km/h	1	(22)-ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	36'800	46	230.00	circola dal 17/7 al 31/8/2022		643'225

ALLEGATO 2

Servizi Connessi – Rete di vendita diretta e biglietterie no full self service

I titoli di viaggio (biglietti e abbonamenti) possono essere acquistati presso:

a) le biglietterie di stazione;
b) le emettitrici self-service;
c) i rivenditori privati autorizzati;
d) il sito www.ferroviedelgargano.com;
e) Il sito www.trenitalia.com (in vendita combinata);
f) App (gratuita) Trenitalia, (in vendita combinata).

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

1. Biglietterie

L'elenco delle biglietterie attive, oggetto del presente Contratto, alla data di sottoscrizione, è riportato nelle seguenti tabelle:

STAZIONE FERROVIARIA	n. sportelli	Self service carta di credito	APERTURA AL PUBBLICO
FOGGIA	===	===	
LUCERA	1	===	lunedì - sabato non festivi 06.20-20.30; domenica 07.00-13.10
SAN SEVERO	===	===	
APRICENA CITTÀ	1	===	lunedì - sabato non festivi 07.10-13.50; 14.40-21.00
SAN NICANDRO G.CO	1	===	lunedì - sabato non festivi 06.50-20.00
CAGNANO VARANO	===	1	in attivazione entro giugno 2022
CARPINO	===	1	in attivazione entro giugno 2022
ISCHITELLA	===	1	in attivazione entro giugno 2022
RODI G.CO	1	===	dall'1 luglio al 16 luglio 08.10-13.50 e 14.20-20.00. Dal 17 luglio al 31 agosto 08.30-01.20
VICO – SAN MENAIO	1	===	dall'1 luglio al 16 luglio 08.10-13.50 e 14.20-20.00. Dal 17 luglio al 31 agosto 08.30-01.20
PESCHICI CALENELLA	1	===	dall'1 luglio al 16 luglio 08.10-13.50 e 14.20-20.00. Dal 17 luglio al 31 agosto 08.30-01.20

Località	Rivendita convenzionata	Indirizzo	ORARI DI APERTURA/CHIUSURA
ALBERONA	TABACCHI SCRIMA	Via Strada Lucera, 58	7:30 - 13:00; 16:00 - 20:30 – CHIUSO IL MERCOLEDÌ
APRICENA	CENTRO GIOCHI BEVERE	Via Piave, 2	LUN/SAB 6:00 - 13:00; 15:00- 20:30 DOM/FESTIVI 6:00 - 12:30
APRICENA	LABOMBARDA MASSIMO	Corso Gen. Torelli, 75	7:30 - 13:15; 15:00 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
BICCARI	EDICOLA PIU'	Piazza Umberto I, 12	8:30 - 13:00; 17:30 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
BICCARI	TABACCHI POINT SERVICE	Via Roma, 61	8:00 - 13:00; 16:30 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
CAGNANO VARANO	LO SCRIGNO	Via Frosinone, 12	7:00 - 13:00; 18:00 - 21:00 – CHIUSO LA DOMENICA
CAGNANO VARANO	TABACCHI COLUMPSI	Corso Giannone, 110	7:00 – 13:00; 16:00 – 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA
CAGNANO VARANO	TABACCHERIA RADOIA	Via Nino Bixio 3/b	6:30 - 13:00; 16:30 - 21:00 – CHIUSO LA DOMENICA
CARPINO	COIFFEUR PINO	Corso Vittorio Emanuele, 5	7:00 - 13:00; 15:00 - 21:00 – CHIUSO LUNEDI' E DOMENICA
CARPINO	TABACCHI DRAICCHIO	Via Matteotti, 66	8:00 - 13:00; 16:00 - 21:00 – CHIUSO LA DOMENICA
CASALNUOVO MONTEROTARO	TABACCHI SALERNO	Viale XXIV Maggio, 27	LUN/SAB 8:00 - 13:00; 16:00 - 21:00 – DOM 9:15 – 13:00; 16:00 – 21:00
CASALNUOVO MONTEROTARO	CARTOLIBRERIA GOLIA	Piazza Municipio, 8	8:00 - 13:00; 17:00 - 20:30 – CHIUSO ILGIOVEDI' POMERIGGIO
CASALVECCHIO DI PUGLIA	MALASPINA GIUSEPPINA	Via F.lli Bandiera, 46	6:30 - 13:30; 17:00 - 21:00 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
CASALVECCHIO DI PUGLIA	TABACCHI IACOVELLI	Corso Skanderberg, 17	LUN/SAB 7:00 - 13:00; 15:00 - 20:00; DOM 10:00- 12:00; 17:00 - 20:00
CASTELLUCCIO VALMAGGIORE	BAR MIRÒ	Via Santa Maria, 28	LUN/SAB 6:00 - 13:30; 15:00 - 21:00; DOM 8:00 – 13:30; 16:00 – 21:00
CASTELNUOVO DELLA DAUNIA	TABACCHI SIMONE	Piazza Plebiscito, 14	7:30 - 13:00; 16:30 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA
CASTELNUOVO DELLA DAUNIA	TABACCHI CAPONE	Via Roma, 46	7:30 - 13:00; 16:30 - 21:00 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
FAETO	EMPORIO MASTRI	Via Umberto I	8:00 - 13:30; 16:00 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA
FOGGIA	EDICOLA RICAGNI	Atrio Stazione FF.SS.	6:00 - 19:30 – CHIUSO LA DOMENICA
FOGGIA	KIWI BAR	Viale XXIV Maggio, 81	4:00 - 22:00
FOGGIA	TABACCHI PAPARESTA	Interno Stazione FS – 1° binario	7:14 - 14:00; 16:00 - 20:00 - CHIUSO LA DOMENICA
ISCHITELLA	TABACCHI DI LELLA	Via Falco, 3	7:00 - 13:30; 16:30 - 21:30 – CHIUSO LA DOMENICA
ISCHITELLA	BAR YL-FRA	Via Umberto I, 7	6:00 - 24:00
ISCHITELLA	EDICOLÈ di IACOVONE	Via Nazario Sauro, 11	7:00 - 13:00; 16:30 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
LUCERA	CRYSTAL CAFÈ	Via Montello, 13/B	5:45 - 22:30 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
LUCERA	EDICOLA IANNOTTI	Corso Manfredi, 11	7:00 - 13:00; 16:00 - 20:00 – CHIUSO LA DOMENICA
LUCERA	TABACCHI CAPOBIANCO	Piazza Gaetano Pitta 75/77	08:00 - 13:30; 16:00 - 21:00 – CHIUSO LA DOMENICA
MONTE SANT'ANGELO	AG. VIAGGI SERVICE DAUNE	Corso Vittorio Emanuele, 61	LUN/VEN 9:00 - 13:00; 16:30 - 20:00- SAB 9:00- 13:00 – CHIUSO LA DOMENICA
PESCHICI	AG. VIAGGI "AGRIFOGLIO TOUR"	Piazza Sant'Antonio, 3	9:30 - 12:30; 17:30 - 20:30 – CHIUSO IL SABATO E LA DOMENICA (periodo invernale)

Località	Rivendita convenzionata	Indirizzo	ORARI DI APERTURA/CHIUSURA
PESCHICI	TABACCHI OSELIN	Corso Garibaldi, 30	8:00 - 13:00; 16:30 - 23:00 – CHIUSO LA DOMENICA
PIETRAMONTECORVINO	BAR F.LLI ANTONACCI	Via Boccamazzo, 16	5:30 - 13:30; 15:15 - 23:30 – CHIUSO IL MERCOLEDÌ
PIETRAMONTECORVINO	PASTICCERIA MARSAVÈ	Piazza Martiri del terrorismo, 16	6:30 - 13:15; 16:30 - 21:00 – CHIUSO IL MARTEDI'
RODI GARGANICO	SERVICE DAUNE	Corso Madonna della Libera, 47	7:00 - 12:40; 15:00 - 20:40 – CHIUSO LA DOMENICA
RODI GARGANICO	TABACCHI GARGANO	Via C. Grossi, 5	6:30 - 13:00; 16:00 - 21:30 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
ROSETO VALFORTORE	EMPORIO DI FRANCO	Via Roma, 19	6.30 - 13:30 - 15:30 - 21:30 – CHIUSO LA DOMENICA
ROSETO VALFORTORE	TABACCHI MONACO	Piazza Umberto I, 35	5:30 - 13:00; 15:00 - 22:00
SAN NICANDRO GARGANICO	TABACCHI FULGARO RITA	Via Roma, 83/85	5:30 - 13:30; 15:00 - 21:00 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
SAN NICANDRO GARGANICO	TABACCHI DE BATTISTA	Viale Vittorio Veneto, 51	7:00 - 13:00; 16:00 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA
SAN NICANDRO GARGANICO	EDICOLA LUCIANO	Corso Umberto I, 19	6:30 - 13:00; 16:30 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA ALTERNATA
SAN SEVERO	AG. TRAVEL WAY	Corso Garibaldi, 91	10:00 - 12:00; 17:00- 19:00 – CHIUSO IL SABATO E LA DOMENICA
SAN SEVERO	AG. VIAGGI LEONETTI	Viale Matteotti, 42/B	LUN/VEN 9:00 - 13:00; 17:00 - 20:00; SABATO 9:00 - 13:00 – CHIUSO LA DOMENICA
SAN SEVERO	BAR CONTE	Viale Matteotti, 141	LUN/SAB 5:00 - 22:00 - DOM 6:30 - 13:30
SAN SEVERO	BAR VENEZIA	Viale Matteotti, 135	8:30 - 13:30; 16:30 - 20:30 – CHIUSO IL LUNEDÌ MATTINA E LA DOMENICA (estate)
SAN SEVERO	EDICOLA SELVAGGI	Atrio Stazione FS	5:00 - 13:30; 18:00 - 21:00 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
TORREMAGGIORE	BAR TROPICAL	Via Sacco e Vanzetti, 24	7:30 - 13:00; 15:30 - 23:00 – CHIUSO IL MERCOLEDÌ
VICO DEL GARGANO	AG. VIAGGI ILEA TOURS	Corso Madonna del Carmine, 5	INVERNO LUN/VEN 17:00- 19:30 - DAL 13/07 10:00 -12:30; 17:00- 20:00 – CHIUSO LA DOMENICA
VICO DEL GARGANO	BAR PIZZICATO	Via Risorgimento, 14	6:00 - 24:00
VICO DEL GARGANO	TABACCHI ANGELICCHIO	Via Gioco delle Palle, 3	7:00 - 13:00; 16:30 - 20:00
VIESTE	TRAVEL CAFFÈ SERVICE DAUNE	Lungomare Europa c/o terminal bus	7:30 - 20:40 – CHIUSO LA DOMENICA
VOLTURINO	TABACCHI VELARDI	Via La Piazza, 85	7:30 - 13:00; 16:30 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA

2. Self service (NO FULL)

Presso le stazioni della rete ferroviaria di Ferrovie del Gargano s.r.l., entro giugno 2022, saranno attivate tre biglietterie self-service con pagamento abilitato alle carte di credito.
L'elenco delle biglietterie self-service, oggetto del presente Contratto, è di seguito riportato.

STAZIONE	Biglietteria self-service	
CAGNANO VARANO	1	in attivazione entro giugno 2022
CARPINO	1	in attivazione entro giugno 2022
ISCHITELLA	1	in attivazione entro giugno 2022

ALLEGATO 3

CONDIZIONI MINIME DI QUALITÁ DEI SERVIZI PENALITÁ E PREMI

Ai sensi della Delibera ART 16/2018, sono di seguito definite le condizioni minime di qualità (CMQ) al di sotto delle quali si applicano le penalità e le relative mitigazioni, nonché i parametri per la definizione dei premi. Le condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi, da misurare attraverso indicatori e livelli qualitativi e quantitativi, individuano obblighi e/o prestazioni (minime) che garantiscono il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità degli utenti in condizioni di uso efficiente delle risorse pubbliche destinate a compensare gli obblighi di servizio pubblico.

Le Parti si danno atto che il presente Allegato costituisce prima applicazione della richiamata Delibera e, pertanto, potrà essere oggetto di una verifica di completezza ed efficacia.
Allo scopo si definiscono, in relazione al rapporto tra il numero dei treni regionali nel giorno medio feriale e il totale dei treni regionali oggetto di Contratto di servizio con Ferrovie del Gargano S.r.l., circolanti nella Regione nello stesso periodo nell'ambito del Contratto di Servizio, la classificazione delle linee (Tabella 1) e, in relazione al rapporto tra numero di passeggeri serviti in una determinata stazione e il numero di passeggeri regionali di Ferrovie del Gargano S.r.l. serviti in tutte le stazioni oggetto del Contratto di Servizio, la tipologia delle stazioni e le stazioni intermedie rilevanti (Tabella 2).

CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE - Tabella 1

Linee	Direttrici
FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C.: - linea con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del Contratto di Servizio nel giorno medio feriale > al 20% e pari al 36%.	***Foggia S. Severo Peschici C.***
FL/2 - Foggia – Lucera: linea con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del Contratto di Servizio nel giorno medio feriale > al 20% e pari al 64%.	***Foggia Lucera***

Sono stazioni gli impianti appositamente attrezzati per la salita e discesa dei viaggiatori dai treni ove possono svolgersi incroci, precedenze, cambi di binario o nelle stazioni dalle quali si diramano più linee, passaggi da una linea all'altra e soste per lo svolgimento del servizio, come definite dal Decreto ANSF n. 4/2012.
Le stazioni, in accordo ai criteri indicati nella Delibera ART 16/2018, sono individuate e classificate come di seguito:

- A - stazione con rapporto tra numero passeggeri serviti in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio ≥ del 6% e, comunque, le stazioni a servizio di un capoluogo di provincia;
- B - stazione con rapporto tra numero passeggeri in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio < del 6% e ≥ del 2%;
- C - stazione con rapporto tra numero passeggeri rilevati in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio < al 2%.

STAZIONI – Tabella 2

STAZIONI/FERMATE	TIPOLOGIA (A – B – C)	STAZIONE/FERMATE INTERMEDIA RILEVANTE SI/NO
FOGGIA	A	SI
LUCERA	A	SI
SAN SEVERO	A	SI
APRICENA CITTÀ	B	SI
SAN NICANDRO G.CO	B	SI
CAGNANO VARANO	B	SI
CARPINO	C	SI
ISCHITELLA	C	SI
RODI GARGANICO	B	SI
VICO – SAN MENAIO	C	SI
PESCHICI CALENELLA	C	SI

Le stazioni intermedie rilevanti saranno considerate nella misurazione della puntualità a partire dal cambio orario di dicembre 2022 previo adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte del Gestore della Infrastruttura ferroviaria (Ferrovie del Gargano S.r.l.) e/o del Gestore nazionale (RFI) e della revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e i Gestori suddetti.
La precedente Tabella 2 potrà subire modifiche, per esempio, a seguito di riprogrammazioni del servizio, a seguito della realizzazione di nodi di interscambio programmati, come previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, a seguito di modifiche alla rete infrastrutturale da parte dei Gestori dell'Infrastruttura, nonché a seguito della conclusione di Accordi Quadro tra Regione Puglia e i Gestori dell'Infrastruttura (Ferrovie del Gargano S.r.l e RFI).

PENALI

Per gli indicatori espressi in numeri decimali, l'arrotondamento alla cifra decimale di ciascun indicatore di consuntivo è determinato per difetto tra 1 e 4, per eccesso tra 5 e 9.

Per gli indicatori espressi in numeri interi, lo scostamento che genera la penale è determinato operando il troncamento delle cifre decimali.

La definizione dei livelli L (x-1) iniziali (primo anno regolatorio), in coerenza al punto 4 della Misura 1 della Delibera ART 16/2018, è stabilita considerando:

a) il valore massimo tra la media dei valori obiettivo definiti nel Contratto di Servizio precedente e quella dei valori conseguiti nell'ultimo triennio consuntivato;

b) per gli indicatori per i quali risulti l'indisponibilità dei dati, il confronto avverrà a partire dal secondo anno del Contratto utilizzando come riferimento i livelli conseguiti al termine del primo anno;

c) per indicatori la cui CMQ è di tipo binario, il valore stabilito sulla base di quanto disposto alle singole Misure della Delibera interessate.

Le Parti concordano che gli importi unitari delle penali/mitigazioni di cui al presente allegato saranno adeguati, a partire dall'anno successivo al primo, al tasso di inflazione reale desunto dal Documento di Economia e Finanza (DEF) di ciascun anno.

Definizioni

Coefficiente di mitigazione K_x (rif.to Misura 4, Delibera ART 16/2018):

- Kx = 1 se il rapporto tra il [valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e il [valore medio dell'anno precedente] è ≤ 0;

- pari al complemento ad 1 se il rapporto di cui sopra è > 0;

In caso di obiettivo crescente K_x = 1 sempre.

Coefficiente di gradualità

Il Coefficiente di gradualità (rif.to Misura 4, Delibera ART n. 16/2018) è pari a:

- 0.8 per il 2022;
- 1 per i successivi restanti anni di validità del Contratto.

Mitigazioni (rif.to Misura 4, Delibera ART 16/2018): in caso di superamento dell'obiettivo (over-performance) possono essere applicate le mitigazioni previste nel presente documento.

Treno: è il materiale rotabile, nel suo complesso, che effettua il singolo viaggio in servizio viaggiatori come da orario generale di servizio.

Offerta di posti – (Misura 6)

Ferrovie del Gargano S.r.l. deve assicurare la conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio (Allegato 1), fatte salve eventuali variazioni concordate ai sensi dell'art.11 (Flessibilità del Contratto di servizio) del Contratto.
Come previsto dalla Delibera ART 16/ 2018, la conformità è valutata per la totalità dei treni circolati, allo scopo di garantire un numero di posti offerti analogo o superiore a quello programmato e indicato nel Programma di Esercizio.
La condizione minima di offerta di posti è garantita dall'impiego di materiale rotabile con posti offerti, coincidenti o superiori rispetto a quanto specificato negli appositi Allegati del Contratto di Servizio.

La CMQ di offerta di posti è, pertanto, misurata dal seguente indicatore:

Indicatore = CONF, conformità del materiale rotabile rispetto al programma di esercizio.

L'indicatore CONF è di tipo binario e assume valore 1 in presenza di treni conformi a quanto stabilito dal Contratto di Servizio, e valore **0** in caso contrario. Il valore del livello minimo dell'indicatore **CONF** è pari a 1.

Per ogni non conformità, come da dichiarazione di Ferrovie del Gargano S.r.l., è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta/00) a treno nelle more che Ferrovie del Gargano S.r.l. completi la messa a disposizione di un'utenza di consultazione per la Regione del proprio sistema di monitoraggio della circolazione previsto entro il 1 giugno 2022.
Suddetta dichiarazione da parte di Ferrovie del Gargano S.r.l. avverrà con cadenza mensile, da inviare entro il mese successivo a quello di riferimento.

Regolarità e Puntualità – (Misura 7)

Fino all'adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte dei Gestori dell'Infrastruttura, previsto entro il 2022 e alla revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti ed i Gestori stessi (RFI/FDG), gli obiettivi annuali, sia per la regolarità sia per la puntualità, sono determinati coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 16/2018, ad esclusione del rilevamento delle puntualità rilevate nelle stazioni intermedie rilevanti, nonché del conteggio dei treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo che - in ragione della disponibilità dei dati - sono stati computati nella puntualità piuttosto che nella regolarità.

Implementato il nuovo sistema di monitoraggio dai Gestori, Ferrovie del Gargano S.r.l. e RFI, e definita la revisione della programmazione oraria, che dovrà essere condivisa tra le Parti ed i Gestori, gli obiettivi annuali stabiliti saranno proporzionalmente ridefiniti a partire dal secondo anno utile (mantenendo fissi i differenziali di miglioramento stabiliti), nel caso si rilevasse per il consuntivo del primo anno utile, uno scostamento maggiore dello 0,1% tra il consuntivo calcolato come da Delibera ART 16/2018 e l'obiettivo di cui alla Delibera ART 16/2018 Misura 7, punto 4.

Gli obiettivi potranno essere ridefiniti anche nel caso in cui siano inseriti nelle liste dei treni a domanda di trasporto rilevante (quelli propri delle fasce pendolari successivamente descritti), specifici treni con frequentazione elevata nel giorno medio feriale, oggi computati nella fascia non rilevante in relazione all'orario effettivo.

Regolarità del Servizio:
L'indice di regolarità del servizio ferroviario (%RT) è calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituti, ed il numero dei treni programmati nel mese, dove:

treni effettuati regolarmente = numero dei treni programmati, sottratti:

- treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne, se non adeguatamente sostituti;
- treni parzialmente o totalmente soppressi per cause imputabili a Ferrovie del Gargano s.r.l. o ai GG.II., se non adeguatamente sostituiti;
- treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituiti;
- treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.
- treno adeguatamente sostituito: come da Piano di Intervento, secondo quanto previsto da Contratto di Servizio all'art. 5 comma 9.

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

Regolarità del servizio: valori annuali – numero treni	**CMQ 2022 – 2033**
%	99%

La regolarità del servizio è misurata attraverso il seguente indicatore: **%Rt Regolarità del servizio**.
L'indicatore **%Rt** relativo al servizio è calcolato per ogni anno come **media aritmetica dei valori mensili** così definiti: per ogni mese *i-esimo* come rapporto tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituiti, ed il numero dei treni programmati:

$$\%R_{t,i} = \left(\frac{T_{r,i}}{T_{tot,i}}\right) \cdot 100$$

dove:

$T_{tot,i}$ = numero totale dei treni programmati – numero totale dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti;

$T_{r,i}$ = numero dei treni arrivati a destinazione, comprensivi anche dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne o imputabili alle Ferrovie del Gargano S.r.l. o ad altre IF o ai GG.II., ma adeguatamente sostituiti.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * [importo unitario della penale * (obiettivo CMQ – valore consuntivo medio annuo) * coefficiente di mitigazione Kx]
Dove:

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

Importo unitario della penale: 10.000 € (Euro diecimila/00) per ogni decimo di scostamento dall'obiettivo percentuale.

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

Regolarità del servizio: valori annuali over-performance	**CMQ 2022-2033**
%	99,5

Importo unitario della mitigazione della penale: 10.000 € (Euro diecimila/00) per ogni decimo di scostamento dall'obiettivo percentuale.

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili alle Ferrovie del Gargano S.r.l. o ad altre IF o a GG.II.) si fa riferimento alle classificazioni definite dalla Fiche UIC 450-2.

Puntualità
Secondo la Delibera ART 16/ 2018, la puntualità è misurata nelle stazioni intermedie rilevanti e nella stazione di destino.
Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento.
La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore **% di scostamento orario OS (0'-5')** dei treni, per ogni linea della **tabella 1** "Classificazione delle linee" e per mese.

L'indicatore %OS (scostamento orario 0'-5') è calcolato come rapporto percentuale tra il numero dei treni effettuati al netto di quelli arrivati con un ritardo superiore a 5 minuti ed il numero dei treni effettuati, ove:

treni arrivati con ritardo: numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, un ritardo superiore a 5 minuti, per cause GG.II., Ferrovie del Gargano S.r.l./RFI, come individuate dai GG.II. Il treno che consuntiva un ritardo superiore a 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, è computato una volta sola.
treni effettuati: numero dei treni programmati sottratto il numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi inclusi i treni che hanno maturato un ritardo maggiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo (considerati soppressi nell'indicatore della regolarità), e, comunque, non inferiore ai 30 minuti.

$$\%OS_{(0-5),L,i} = \left(\frac{T_{eff,L,i} - T_{rit,L,i}}{T_{eff,L,i}}\right) \cdot 100$$

dove per ogni linea L:

$T_{rit,L,i}$ = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause GG.II., Ferrovie del Gargano S.r.l. o altra IF > 5 minuti. Il treno che consuntiva un ritardo > 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, è computato una sola volta.

$T_{eff,L,i}$ = numero dei treni programmati – numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi.

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili alle Ferrovie del Gargano S.r.l. o ad altre IF o ai GG.II.) si fa riferimento alla classificazione che recepisce la codifica europea delle cause di ritardo "Fiche UIC 450-2-Edizione 2009".

L'indicatore % OS si misura per:

- servizio relativo a domanda di trasporto rilevante (fascia oraria **6:00-9:00 in arrivo e fascia oraria 17:00-20:00 in partenza**), dal **lunedì al venerdì**;
- servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante (totalità dei treni al netto di quelli a domanda rilevante), **tutti i giorni della settimana**.

Puntualità del servizio: valori mensili	**CMQ 2022** Estesa agli anni successivi se il dato di consuntivo 2022 è < del	**CMQ 2023 – 2033** Nel caso in cui il dato di consuntivo sia ≥ al CMQ dell'anno precedente.
FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C. - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante.	98,00	+ 0,1 punto
FL/2 - Foggia – Lucera servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante.	98,00	+ 0,1 punto
FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C. - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante.	98,00	+ 0,1 punto
FL/2 - Foggia – Lucera servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante.	98,00	+ 0,1 punto

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale mensile = coefficiente di gradualità * [(importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx]

Dove:
Coefficiente di mitigazione (Kx): pari a 1;

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo unitario mensile della penale:
  - Linee FL 1/2 domanda rilevante: 150,00€ (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale in meno;
  - Linee FL 1/2 domanda non rilevante: 100,00 € (Euro cento/ 00) per ogni decimo di punto percentuale in meno.

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

Puntualità del servizio: valori mensili over-performance	2022	2022 - 2033
FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C. - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante.	99,50	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale
FL/2 - Foggia – Lucera servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante.	99,50	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale
FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C. - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante.	99,50	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale
FL/2 - Foggia – Lucera servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante.	99,50	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale

- Linee FL 1/2 domanda rilevante: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale in più;
- Linee FL 1/2 domanda non rilevante: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni decimo di punto percentuale in più.

Informazioni all'utenza - prima del viaggio (Misura 8)

Le condizioni minime di informazione nei confronti dei clienti e dei cittadini nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione offerto dall'IF/EA (Ferrovie del Gargano S.r.l. e Regione Puglia) e tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti sono misurate attraverso l'indicatore **INFO_AN** di tipo binario che assume valore 1 in presenza del 100% delle informazioni elencate nella stessa Tabella e valore zero in caso contrario.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche *conformi*; qualora le informazioni siano *non conformi*, sono considerate come non presenti. Con riferimento al punto 25 della Tabella successiva "Documenti di rendicontazione attestanti i risultati ambientali (..)" si stabilisce che le penali potranno essere applicate a partire dal 2023; nel 2022 Ferrovie del Gargano S.r.l. si

impegna ad individuare ed attuare le azioni necessaria per la elaborazione e pubblicazione del report richiesto.

Ferrovie del Gargano S.r.l. attesta la programmazione della diffusione delle informazioni di propria competenza (punti da 1 a 19 e da 25 a 29 della tabella successiva) alla Regione Puglia annualmente, mentre le altre informazioni (punti da 20 a 24 della tabella successiva) saranno diffuse a cura della Regione Puglia.

Per ogni singola non conformità a carico di Ferrovie del Gargano S.r.l. rilevata dalla Regione Puglia, rispetto alla tabella sotto riportata, è applicata una penale pari a 25,00 € (Euro venticinque/00).

TABELLA 1. Informazioni minime distinte per canale di comunicazione (I)

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

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

TABELLA 1. Informazioni minime distinte per canale di comunicazione (II)

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

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

Informazioni all'utenza - durante il viaggio (Misura 9)

Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni (art. 14 del Contratto), distinte per tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore **INFO_DU** così come descritto nella Delibera ART 16/2018. Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche *conformi*; qualora le informazioni siano *non conformi*, sono considerate come non presenti.

Ferrovie del Gargano S.r.l. attesta la programmazione della diffusione delle informazioni alla Regione annualmente.

Per ogni singola non conformità, per singolo treno, rilevata dalla Regione, relativa alla comunicazione statica e dinamica, nel corso delle visite ispettive della Regione Puglia è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta/00), e, comunque, non superiore a 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00).

TABELLA 2. Informazioni Statiche

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

TABELLA 3. Informazioni dinamiche. Comunicate a bordo di ogni treno, mediante opportuno sistema di sonorizzazione e/o display visivi (ove presenti), in condizione di normalità di viaggio dall'IF ai passeggeri.

<table>
<tr><th></th><th>Nr Ordine</th><th>Tipologia di informazione</th><th>Note</th></tr>
<tr><td rowspan="11">DINAMICHE</td><td>35</td><td>Prossima fermata</td><td></td></tr>
<tr><td>36</td><td>Principali coincidenze incluse quelle operate da altri vettori ferroviari (nel caso in cui l'informazione sia disponibile da parte del GI)</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">In caso di malfunzionamenti a bordo treno, ritardi ed anormalità di circolazione, le IF garantiscono in aggiunta alle informazioni dinamiche di cui sopra, le seguenti informazioni anche attraverso annunci vocali manuali tramite opportuno sistema di sonorizzazione in merito a:</td></tr>
<tr><td></td><th>Nr ordine</th><th>Tipologia di informazione</th><th>Note</th></tr>
<tr><td></td><td>37</td><td>Ritardi durante la marcia</td><td rowspan="6">Tali informazioni sono:
- Fornite tempestivamente e con aggiornamenti almeno ogni 15 minuti sulla evoluzione della situazione con l'indicazione dei tempi di ripristino delle normali condizioni di viaggio se possibile stimarli -
Corredate dalle motivazioni che hanno portato al ritardo, alla cancellazione o alla soppressione del servizio
-Corredate dalla indicazione delle modalità di richiesta di eventuali rimborsi e/o indennizzi sia online che offline
-Ove non sia presente o non funzionante il sistema di sonorizzazione a bordo treno e/o display visivi, le informazioni relative a ritardi ed anormalità di esercizio saranno fornite, nel corso del viaggio, dal personale di bordo che provvederà personalmente ad annunciarlo attraverso l'impianto di diffusione sonora o verbalmente attraversando le carrozze. Va riservata in ogni caso, particolare attenzione alle esigenze delle persone con menomazioni dell'udito.</td></tr>
<tr><td></td><td>38</td><td>Anormalità della circolazione</td></tr>
<tr><td></td><td>39</td><td>Treno fermo nella stazione di origine o intermedia per un periodo superiore a 5 minuti rispetto all'orario di partenza programmato</td></tr>
<tr><td></td><td>40</td><td>Treno fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti</td></tr>
<tr><td></td><td>41</td><td>Soppressione del treno e indicazione delle modalità di sostituzione</td></tr>
<tr><td></td><td>42</td><td>Eventuale servizio di assistenza con erogazione di generi di conforto</td><td></td></tr>
</table>

Livelli minimi di trasparenza (Misura 10)

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, Ferrovie del Gargano S.r.l. e la Regione Puglia pubblicano sui rispettivi portali web le seguenti informazioni e documenti:

a) Contratto di servizio e allegati in vigore corredato da uno schema di sintesi dei principali elementi contrattuali, con particolare riferimento a:
   i) corrispettivo totale annuo (*in euro*);
   ii) compensazione finanziaria annua (*in euro*);
   iii) finanziamenti erogati per acquisto di rotabili (valore assoluto e % copertura costo assoluto);
   iv) compensazioni annue per utenze agevolate o esentate (*in euro*);
b) carta della qualità dei servizi in vigore;
c) schemi dei questionari adoperati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;
d) consuntivo annuale delle penali contrattuali pagate alla Regione, suddivise per indicatore della qualità;
e) tutti i livelli consuntivi relativi agli indicatori individuati;
f) principali indicatori gestionali, con riferimento a:
   i) numero passeggeri trasportati e pax·treni-km;
   ii) prezzo medio (ricavi da bigliettazione/n. pax);
   iii) distribuzione del parco rotabile per età o classe ambientale;
   iv) Coverage ratio: margine di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico.

La pubblicazione dei documenti di cui ai precedenti sub a), b) e c) deve avvenire entro 60 giorni dalla loro adozione o aggiornamento.
La pubblicazione dei dati e delle informazioni di cui ai precedenti sub d), e) e f) avviene entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento.
Contestualmente alla loro pubblicazione, tutti i documenti, i dati e le informazioni sopra citati sono trasmessi dalla Regione e da Ferrovie del Gargano S.r.l. all'ART in formato aperto/editabile.
Ferrovie del Gargano S.r.l. attesta annualmente l'avvenuta pubblicazione delle informazioni alla Regione.

Livelli minimi di accessibilità commerciale (Misura 11)

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

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

a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (% ACV)

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

Si definiscono **"stazioni dotate di adeguati canali di vendita"** le stazioni ove è disponibile, oltre ai

canali telematici (sito internet, sito mobile, App), almeno uno dei seguenti canali a terra:

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

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

Con riferimento agli investimenti già previsti nel Piano Economico Finanziario e alla particolare conformazione territoriale pugliese, ove sovente le stazioni sono localizzate al di fuori del tessuto urbano, rendendo di fatto la rete di vendita terza distante dall'infrastruttura, secondo gli standard definiti dalla Delibera ART 16/2018, si individuano sotto le condizioni minime di qualità:

Dotazione adeguata di canali di vendita – stazioni/fermate	**CMQ 2022 - 2023** %	**CMQ 2024 - 2033** %
% ACV annuale Tipologia A	100	100
% ACV annuale Tipologia B	50	100
% ACV annuale Tipologia C	0	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo %ACV - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione K.x)
Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo annuo della penale: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale in meno, se dovuto alla riduzione della rete di vendita diretta (self service) di Ferrovie del Gargano S.r.l., escludendo gli atti vandalici.

- Coefficiente di mitigazione (K.x):
  - o pari a 1 dal 2022 al 2023

dal 2024:

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

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

La CMQ è misurata tramite l'indicatore **%BTEL**, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili: numero di giorni nel mese con funzionalità adeguata rispetto al numero totale di giorni del mese di riferimento.
Si definisce **"Funzionalità adeguata dei SBT"** il funzionamento non interrotto per un periodo superiore alle 12 ore consecutive. Sono esclusi i tempi necessari per effettuare gli interventi di manutenzione dei SBT.

Funzionamento Canali Telematici (%BTEL)	CMQ (%)
%BTEL annuale	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)
Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo unitario della penale: come da matrice dei rischi di cui all'Allegato 8, tutti i mancati ricavi determinati dal blocco dei sistemi di vendita sono in capo a Ferrovie del Gargano S.r.l.; pertanto, si intende con tale previsione aver individuato una forma di penale che scatta ad ogni singola interruzione di servizio, anche laddove questa non superi le 12 ore o il valore percentuale di riferimento.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

c) funzionamento delle biglietterie automatiche - self service full BSS (%BAUT);
La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle BSS è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto.
La CMQ è misurata tramite l'indicatore %BAUT, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili: numero di guasti alle BSS, presenti nelle stazioni di cui alla **Tabella 2- Stazioni/Fermate**, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.
Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della BSS decorre a partire dalla segnalazione di Ferrovie del Gargano S.r.l. (attivazione della richiesta di intervento e/o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.
Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese sia quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto.
I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relati-

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

Funzionamento biglietterie automatiche (%BAUT)	CMQ %
% BAUT annuale Tipologia A	100
% BAUT annuale Tipologia B	100
% BAUT annuale Tipologia C	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:
- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo annuale della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

d) Funzionamento delle validatrici (%VAL)
La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle validatrici è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/ apertura della segnalazione di guasto.
La CMQ è misurata tramite l'indicatore %VAL, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili come numero di guasti alle validatrici, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.
Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della validatrice decorre a partire dalla segnalazione di Ferrovie del Gargano S.r.l. (attivazione della richiesta di intervento e/o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.
Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto.
I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relativo al mese successivo.
I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore; ai fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

Funzionamento validatrici (%VAL)	CMQ %
% VAL annuale	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)
Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo unitario della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

e) rispetto dell'orario di aperture delle biglietterie (biglietterie)
Nelle stazioni dotate di biglietteria si verifica il rispetto dell'orario di aperture al pubblico rispetto a quanto programmato e comunicato alla Regione e riportato sui canali informative di Ferrovie del Gargano S.r.l.
L'indicatore biglietterie assume, per ogni singolo evento rilevato, il valore 1 in rispetto dell'orario di aperture al pubblico e valore 0 in caso contrario.
In caso di non conformità rilevata dalla Regione si applica una penale pari a 1.000 (mille/00) euro.

Livelli minimi di pulizia (Misura 12)
Sono soddisfatte le condizioni minime di pulizia del materiale rotabile quando gli interventi di pulizia, misurati dai seguenti indicatori, vengono effettuati in modo conforme:

Indicatore 1 - **PULT_EX** Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;
Indicatore 2 - **PULT_CF** Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

I cicli di pulizia programmati nel Contratto vigente tra Ferrovie del Gargano S.r.l. e il fornitore differiscono per alcune attività rispetto a quanto definito dall'ART nella richiamata Delibera 16/2018. Le Parti condividono, prima della futura negoziazione per il nuovo appalto dei servizi di pulizia, che Ferrovie del Gargano S.r.l. si conformerà progressivamente ai requisiti della misura 12 della Delibera ART 16/ 2018, integrando il sistema attuale per quanto possibile e senza costi aggiuntivi entro dodici mesi dalla sottoscrizione del Contratto. Le Parti valuteranno le azioni individuate e l'eventuale aggiornamento della tabella sotto riportata. Ferrovie del Gargano S.r.l. si impegna inoltre a traguardarne la conformità a partire dal nuovo affidamento che è previsto dall'anno 2022 nell'ambito dell'equilibrio economico-finanziario del Contratto. Fino alla data del nuovo affidamento gli indicatori sono valutati sulla scorta del programma di pulizie adottato da Ferrovie del Gargano S.r.l. con il fornitore.

Di seguito si riportano gli interventi di pulizia garantiti dalle Ferrovie del Gargano S.r.l.:

Classe di intervento	Frequenza Minima (interventi eseguiti sede di appalto)	Obiettivo	Descrizione
A.1	Variabile, in relazione a necessità e tempi di sosta	Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza durante il servizio.	Intervento veloce: pulizia toilette, asportazione sommaria dei rifiuti.
B	Giornaliera	Garantire l'eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza.	Intervento di mantenimento: pulizia toilette, asportazione rifiuti, spazzamento pavimento, spolveratura delle parti maggiormente a contatto con la clientela, vuotamento reflui, rifornimento acqua ed accessori igienici.
C	Settimanale	Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste prolungate	Lavaggio accurato di toilette, pavimenti, sedili e altri componenti a maggior contatto con l'utenza.
D	Semestrale	Garantire il ripristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate (nei depositi attrezzati per l'intervento).	Intervento accurato: pulizia accurata di tutte le superfici eseguita con idonee attrezzature. Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario. Rimozione graffiti e scritte qualora necessario.

Le località sede delle attività di pulizia sono: Foggia.

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

PULT _ EX = (n° interventi eseguiti/interventi programmati) x 100

Livelli minimi di pulizia	CMQ %
% *PULT EX* - classe di intervento - **A1**	100
% *PULT EX* - classe di intervento – **B**	100
% *PULT EX* - classe di intervento – **C**	100
% *PULT EX* - classe di intervento – **D**	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valo-

re consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)
Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo unitario annuale della penale:
  - 50,00 € (Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT _EX - classe di intervento – A1;
  - 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT EX - classe di intervento – B;
  - 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT EX - classe di intervento – C;
  - 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT EX - classe di intervento – D.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

Indicatore 2- PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile:
Tenuto conto delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo la *check list* di cui alla Tabella A, la penale sarà determinata in maniera puntuale, pari a 500,00 € (Euro cinquecento/00) per treno non conforme.
Laddove fosse individuato tra le Parti un campione significativo, nonché la metodologia condivisa di calcolo dell'indicatore percentuale, da effettuarsi tra le Parti entro il 2024, a partire da verifiche ispettive puntuali e a campione condotte dalla Regione, l'indicatore è definito in relazione agli interventi conformi sul totale degli interventi eseguiti, misurati sulla base:

PULT_CF = (n° interventi conformi / interventi eseguiti) x 100

Livelli minimi di pulizia	**CMQ** %
% *PULT* _CF – A.1	100
% *PULT* _CF – B	100
% *PULT* _CF – C	100
% *PULT* _CF – D	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).
Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023)
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo unitario annuale della penale di:
  - 50,00 € (Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT_CF- classe di intervento – A1;
  - 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT_CF- classe di intervento – B;
  - 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT_CF- classe di intervento – C;
  - 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT_CF- classe di intervento – D;

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

Di seguito si riporta, per semplicità di interpretazione, le previsioni della Delibera ART 16/2018.

TABELLA 4. Pulizia del materiale rotabile: classi di intervento

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

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

Livelli minimi di comfort del materiale rotabile (Misura 12)

Il comfort è strettamente legato all'età della flotta. I nuovi treni, una volta in esercizio, costituiranno la Flotta Nuova. Alla sottoscrizione del Contratto tutta la flotta in uso è da ricondurre alla Flotta Restante.

Indicatore %CLI_FN Funzionamento impianti di climatizzazione:

Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Climatizzazione	Verificato da ispettori regionali	Ad evento accertato	1.000,00 € (Euro mille/ 00) a treno

Ai fini della verifica, la climatizzazione si considera funzionante qualora treno, anche per uno solo dei suoi moduli, abbia una temperatura interna così determinata: temperatura impostata + 0,25 x (temperatura esterna - 19).
Si verifica la non conformità qualora il treno risulti non conforme su almeno il 25% del suo intero.
La penale si applica qualora non si dovesse provvedere al ripristino entro le 48 ore successive alla rilevazione stessa. A partire dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi automatici aziendali, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei moduli treno dotati di impianto di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionante per ogni treno commerciale effettivamente circolato. Detto indicatore è calcolato come rapporto tra i moduli treno (casse) con impianto di climatizzazione funzionante e il totale dei moduli treno (casse) dotati di impianto di climatizzazione di tutti i treni circolati. L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

%CLI _FN = (n° moduli treno dotate di impianto funzionante / n° totale moduli treno dotate di impianto) x 100

Funzionamento impianti di climatizzazione	**CMQ** %
%CLI _FN flotta	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).
Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo unitario della penale di:
  - 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni intero punto di scostamento percentuale per CLI_FN flotta.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

Indicatore %WC_AFN Accessibilità e funzionamento delle toilette:
Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Toilette	Il servizio si intende reso quando le toilette presenti o almeno la metà di queste (se presenti più toilette comunque accessibili) risultano in servizio/accessibili.	Ad evento accertato	500,00 € (Euro cinquecento/00) per treno

La toilette risulta in servizio/accessibile quando:
- ad inizio turno, il servizio igienico è pulito, dotato di porta con dispositivo di apertura di accesso funzionante e corretto funzionamento degli impianti sanitari (acqua, luce, carta igienica e sapone);
- in corso di viaggio, il servizio igienico è pulito, dotato di porta con dispositivo di apertura di accesso funzionante e corretto funzionamento degli impianti sanitari (acqua, luce).

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi automatici aziendali di Ferrovie del Gargano S.r.l. per la misurazione del servizio, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale di servizi igienici accessibili e funzionanti per ogni treno effettivamente circolato, calcolato come rapporto tra toilette accessibili e funzionanti e il totale delle toilette presenti.
I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

%WC_AFN = (n° toilette accessibili e funzionanti / n° totale toilette) x 100

Accessibilità e funzionamento delle toilette	CMQ 2022 - 2033 %
% ***WC_AFN*** intera flotta	100

L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che, comunque, non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).
Dove:
- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,3 per il primo anno di validità (anno 2022);
  - 0,5 per il secondo anno (anno 2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo unitario della penale di:
  - 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per
  - WC_AF N intera flotta.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto cli cui sopra è > 0.

Indicatore %SPMR Disponibilità e fruibilità di servizi PMR (Misura 13)

Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
PMR	Il servizio si intende reso quando sui treni indicati in Orario da relativo pittogramma sui moduli treno contrassegnati da apposito simbolo è presente, conforme ed utilizzabile, dotazione PMR, salvo casi di vandalismo.	Ad evento accertato	200,00 € (Euro duecento/00) per singola infrazione

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi aziendali di Ferrovie del Gargano S.r.l. per la misurazione del servizio dei treni commerciali circolanti con moduli treno (casse) non conformi, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei treni fruibili alle PMR e i treni totali programmati come accessibili alle PMR (indicati accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato), calcolato per linea per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili del rapporto tra il numero di corse mensili accessibili e fruibili e le corse mensili programmate accessibili:

***%SPMRL** = (n° di corse mensili accessibili e fruibili/n° di corse mensili programmate accessibili)* x 100

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

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

Disponibilità e fruibilità di servizi PMR - annuo	CMQ %
%SPMR	100

L'indicatore sarà determinato, relativamente a quanto qui indicato suscettibile di guasto, considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che, comunque, non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.
La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx:).
Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);

- 0,8 per il secondo anno (2023);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo unitario della penale di:
  - 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero percentuale per SPMR.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

Indicatore %PAF Porte di accesso funzionanti

Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Porte	Il servizio si intende reso quando ogni modulo treno (cassa) è dotato di almeno una porta esterna funzionante per lato e le porte intercomunicanti consentono il passaggio tra i moduli treno aprendosi agevolmente	Ad evento accertato	300,00 € (Euro trecento/00) per singolo treno

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi aziendali di Ferrovie del Gargano S.r.l. per la misurazione dei servizi dei treni commerciali circolanti con moduli treno non conformi, l'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili delle corse effettuate con treni con tutte le porte laterali funzionanti e il numero delle corse effettuate.
I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

%PAF = (n° *di corse effettuate con treni con porte funzionanti/n° di corse totali effettuate)* x 100

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

Treno con porte funzionanti -annuo	CMQ %
%PAF – intera flotta	100

L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che, comunque, non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

In considerazione della circostanza che il materiale rotabile non è dedicato a singole linee, si procede al calcolo dell'indicatore in funzione della tipologia di flotta.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:
- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo unitario della penale di:
  - 200,00 € (Euro duecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per PAF intera flotta.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

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

%SBICI = (n° di corse mensili accessibili al trasporto biciclette/n° di corse mensili programmate accessibili alle bici) x 100

Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli) - annuo	**CMQ 2022 - 2033** %
% **SBICI** - **FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C.**	100%
% **SBICI** - **FL/ - Foggia – S. Severo - Peschici C.**	100%

La penale è determinata secondo la seguente formula:
Penale annua = coefficiente di gradualità * (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).
Dove:
- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 -2033).

- Importo unitario della penale di 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per **SBICI**.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0.

TABELLA A - CHECK LIST PULIZIE

REGIONE PUGLIA
SERVIZIO PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
UFFICIO CONTROLLO E REGOLARITÀ SERVIZI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

VERBALE ISPETTIVO del _____

SOCIETÀ _____ TRENO N. _____ TRATTA _____ PART. ORE ____ ARR. ORE ____

	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____	CARROZZA N.____
PULIZIA ESTERNA	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PULIZIA INTERNA	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PULIZIA SEDILI	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
SERVIZ. IGIENICI	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
ARIDOCONDIZ.	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PORTE ACCESSO	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐
PORTE INTERNE	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐	C ☐ NC ☐

Stazione di _____ pulizia locali C ☐ NC ☐ biglietterie n. ____ funzionanti ____ serv. igienici C ☐ NC ☐

OSSERVAZIONI .....

I FUNZIONARI REGIONALI

IL RAPPRESENTANTE DELLA SOCIETÀ

Legenda: C = CONFORME; NC = NON CONFORME

Penale per mancato rispetto del cronoprogramma di consegna dei nuovi treni

Il Contratto, all'Allegato 7 - Piano Investimenti, detta le scadenze per l'immissione in esercizio dei nuovi treni, secondo un apposito cronoprogramma.

Il mancato rispetto di dette scadenze, con ritardo superiore a sei mesi rispetto a quanto ivi previsto, comporterà l'applicazione di una penale, a decorrere dal settimo mese, pari a 25.000,00 € (Euro venticinquemila/00) per ogni mese di ritardo.

Penale per mancato rispetto degli obblighi di rendicontazione del Contratto di servizio

In caso di mancato rispetto dei quanto indicato all'articolo 9 del Contratto, circa i tempi e le modalità di invio del CER, della relazione illustrativa, dei formati di contabilità regolatoria, delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della Misura 4 della Delibera ART 120/2018, nonché delle certificazioni a corredo, sarà applicata una penale pari a € 250,00 (euro duecentocinquanta/00) per ogni giorno di ritardo.

Penali per mancato rispetto degli obiettivi del Piano di Raggiungimento degli Obiettivi

Di seguito si riportano le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di cui al Piano Raggiungimento Obiettivi, nonché le mitigazioni in caso di over-performance:

Indicatori di efficienza operativa

Gli scostamenti del costo operativo per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,3;

- € 16.000 (euro sedicimila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,3.

Indicatori di efficienza: costi
Gli scostamenti del costo operativo per posto-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,001;
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,001.

Gli scostamenti del costo operativo per passeggero-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4'000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,002;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,002.

Gli scostamenti del costo manutenzione per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,1;
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,1.

Gli scostamenti del costo manutenzione per costi operativi, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 1%;
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 1%.

Gli scostamenti del costo manutenzione per ore servizio treni, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 5 unità;
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 5 unità.

Indicatori di efficienza: ricavi

Gli scostamenti dei ricavi da traffico per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,3
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,3.

Gli scostamenti dei ricavi da traffico per posto-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli

indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,001
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,001.

Gli scostamenti dei ricavi da traffico per passeggero-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,002
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) > 0,002.

Gli scostamenti dei ricavi totali per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,001
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,001.

Gli scostamenti dei ricavi totali per passeggero-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,002
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,002.

Gli scostamenti del *coverage-ratio*, rilevato in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:
- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ al 0.1;
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0.1.

PREMI

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

Premio per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori:

RISULTATO PREMIATO	Incremento o mantenimento della *Customer Satisfaction* su più indici ed obiettivi.
METODO DI VERIFICA	Indagini di *Customer Satifaction* di cui all'art. 15 comma 5 del Contratto.
ANNI IN CUI È PAGATO IL PREMIO	Tutti gli anni.
ENTITÀ MASSIMA DEL PREMIO	Valore non superiore a quello accantonato per ogni anno.
ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA PREMIANTE	5.000,00 € (Euro cinquemila/00) + IVA per il raggiungimento dell'obiettivo (+2 pp) per ciascun item di cui ai punti successivi rispetto all'anno precedente.
MODALITÀ DI RILEVAZIONE DELLA SODDISFAZIONE	Saranno utilizzate le ricerche di mercato per la rilevazione della *Customer Satifaction* dei treni delle Ferrovie del Gargano S.r.l. che si effettua ogni anno con l'obiettivo di garantire un monitoraggio sistematico dei principali indicatori di Qualità Percepita in relazione alle diverse componenti del servizio offerto. Il metodo di indagine ha le seguenti caratteristiche: • saranno effettuate 2 rilevazioni nel corso dell'anno; ogni rilevazione sarà effettuata durante un periodo massimo di circa 3 settimane; • la numerosità del campione è prevista di almeno 2.000 interviste andate a buon fine per ciascuna delle rilevazioni, per un totale di almeno 4.000 interviste; • le valutazioni sono espresse con un voto su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione: ai fini dell'attribuzione del presente premio le votazioni rilevate prese in considerazione saranno quelle pari o superiori a 7, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018.

DIMENSIONE MINIMA DEL CAMPIONE	Per l'assegnazione del premio saranno adoperati i risultati di tutte le interviste andate a buon fine (questionari completati con tutte le risposte) effettuate dalle Ferrovie del Gargano S.r.l. nel corso dell'anno, anche suddivise in più rilevazioni, che, comunque, non potranno essere < 1.
VALORE BASE	L'ultima indagine del 2021 sarà adoperata come base per rilevare il livello di soddisfazione iniziale da migliorare o mantenere.
SOGLIA MINIMA PER IL RICONOSCIMENTO DEL PREMIO	Il premio non è assegnato se le percentuali di viaggiatori soddisfatti (7 e oltre, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018.) sono inferiori a valori minimi stabiliti.
CALCOLO DEL PREMIO SPETTANTE IN BASE AI RISULTATI DELLE INDAGINI	Il premio è assegnato se la percentuale dei viaggiatori soddisfatti aumenta di 2 pp per ogni seguente item rispetto all'anno precedente: • viaggio nel complesso; • pulizia; • puntualità.

Incentivo per incremento dei viaggi effettuati:

RISULTATO PREMIATO	Aumento dei viaggi effettuati misurati come numero dei biglietti/abbonamenti venduti.
METODO DI VERIFICA	Rilevazione delle vendite da parte di Ferrovie del Gargano S.r.l.
AMBITO DI APPLICAZIONE	Regione Puglia
DEFINIZIONE DEL VALORE BASE	Valore ricavi da mercato di cui al PEF.
ANNI IN CUI È PAGATO L'INCENTIVO	Tutti gli anni.
PREMIO	€ 35.000,00 (Euro trentacinquemila/00) + IVA, comunque non superiore agli importi accantonati a debito per le Ferrovie del Gargano S.r.l.
CONDIZIONE PER IL PAGAMENTO DELL'INCENTIVO	Il premio è assegnato nel caso in cui i ricavi da mercato, al netto dell'effetto degli incrementi tariffari, superino quanto previsto a PEF dell'1%. Detto premio sarà riconosciuto solo nel caso in cui la previsione della lett. a) comma 4 dell'art. 9 del Contratto sia favorevole alla Regione, oppure, nel caso in cui si ricada nella lett. b) comma 4 dell'art .9 cit. con scostamento a favore di Ferrovie del Gargano S.r.l. di importo superiore al valore del premio stesso e, comunque, in caso di scostamento sfavorevole.
MODALITÀ DI CALCOLO DEL MAGGIOR INTROITO	Confronto ricavi da CER con ricavi da PEF per l'anno di riferimento.

Elenco dei Piani di intervento previsti dalla Delibera ART 16/2018

- Piano di intervento servizi sostitutivi (Misura 7);
- Piano operativo sicurezza e controlleria (Misura 14);
- Piano operativo per l'accessibilità (Misura 13);
- Piano operativo lingua inglese (Misura 8);
- Piano vendita e info (Misura 11);
- Piano di accesso al dato (Misura 3, punto 8);
- Piano di miglioramento e monitoraggio (Misura 3, punto 4);
- Relazione sulla dotazione degli impianti di climatizzazione e toilette (Misura 12).

ALLEGATO 4

PEF: PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO

PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO DI SINTESI - INTERA RETE												
Valori in M € - costi costanti	Anni di contratto											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Piano 2022	**Piano 2023**	**Piano 2024**	**Piano 2025**	**Piano 2026**	**Piano 2027**	**Piano 2028**	**Piano 2029**	**Piano 2030**	**Piano 2031**	**Piano 2032**	**Piano 2033**
Ricavi da mercato	721	1'092	1'872	1'888	1'929	1'946	1'964	1'982	1'999	2'017	2'036	2'054
Ricavi da contratto di servizio - solo trasporto	*9'088*	*9'170*	*9'253*	*9'336*	*9'420*	*9'418*	*9'503*	*9'588*	*9'675*	*9'762*	*9'762*	*9'850*
Ricavi da contratto di servizio - accesso rete FdG	*1'509*	*1'523*	*1'536*	*1'550*	*1'564*	*1'578*	*1'592*	*1'607*	*1'621*	*1'636*	*1'650*	*1'650*
Ricavi da contratto di servizio - accesso rete RFI	*647*	*652*	*658*	*664*	*670*	*676*	*682*	*688*	*695*	*701*	*707*	*707*
Ricavi da contratto di servizio - Energia FdG	*330*	*333*	*336*	*339*	*342*	*345*	*349*	*352*	*355*	*358*	*361*	*361*
Ricavi da contratto di servizio - Energia RFI	*80*	*81*	*81*	*82*	*83*	*84*	*85*	*86*	*86*	*87*	*88*	*88*
Ricavi da contratto di servizio	11'654	11'759	11'865	11'972	12'080	12'102	12'211	12'321	12'432	12'544	12'569	12'657
Alri ricavi (cimoreso utilizzo fondi												
Ricavi operativi	**12'376**	**12'851**	**13'737**	**13'860**	**14'009**	**14'048**	**14'175**	**14'302**	**14'431**	**14'561**	**14'604**	**14'710**
Accesso infrastruttura - FdG	*1'509*	*1'523*	*1'536*	*1'550*	*1'564*	*1'578*	*1'592*	*1'607*	*1'621*	*1'636*	*1'650*	*1'650*
Accesso infrastruttura - RFI	*647*	*652*	*658*	*664*	*670*	*676*	*682*	*688*	*695*	*701*	*707*	*707*
Energia - FdG	*330*	*333*	*336*	*339*	*342*	*345*	*349*	*352*	*355*	*358*	*361*	*361*
Energia - RFI	*80*	*81*	*81*	*82*	*83*	*84*	*85*	*86*	*86*	*87*	*88*	*88*
Accesso infrastruttura	2'566	2'589	2'612	2'636	2'660	2'684	2'708	2'732	2'757	2'782	2'807	2'807
Gestione circolazione	1'566	1'582	1'597	1'617	1'636	1'657	1'674	1'692	1'709	1'727	1'745	1'763
Condotta e scorta	2'584	2'607	2'631	2'655	2'679	2'703	2'734	2'765	2'796	2'828	2'860	2'893
Manovra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Manutenzione	1'653	1'709	1'652	1'687	1'669	1'747	1'980	1'789	1'820	2'173	1'756	1'803
Pulizie	342	347	351	385	405	456	462	468	474	480	487	493
Commerciale	814	842	892	904	919	932	945	959	973	987	1'001	1'015
Direzione e Amministrazione	1'860	1'879	1'897	2'005	2'025	2'045	2'065	2'086	2'107	2'222	2'244	2'266
Costi di processo	**11'384**	**11'554**	**11'632**	**11'888**	**11'992**	**12'224**	**12'569**	**12'490**	**12'636**	**13'199**	**12'899**	**13'041**
EBITDA - Margine Operativo Lordo	**991**	**1'297**	**2'105**	**1'972**	**2'017**	**1'825**	**1'606**	**1'812**	**1'795**	**1'362**	**1'705**	**1'670**
Ammortamenti	1'336	1'256	994	431	480	719	839	681	681	681	617	526
Risultato Operativo Ordinario	**-345**	**41**	**1'110**	**1'541**	**1'537**	**1'106**	**768**	**1'131**	**1'113**	**681**	**1'089**	**1'144**
Accantonamenti e svalutazioni	266	219	285	261	288	222	0	362	341	0	231	196
EBIT - Risultato Operativo Netto	**-611**	**-178**	**825**	**1'281**	**1'249**	**884**	**768**	**769**	**772**	**681**	**857**	**949**
Remunerazione CIN (WACC sintetico)	383	370	419	495	568	619	666	712	758	800	858	921
Imposte sul reddito (IRAP)	18	29	42	55	69	80	6	23	40	6	17	27
Risultato netto	**-1'012**	**-577**	**364**	**731**	**611**	**186**	**96**	**34**	**-26**	**-125**	**-18**	**1**

ALLEGATO 5

Sistema tariffario

Tariffe in vigore dall'1 gennaio 2022 - Tariffa di: corsa semplice, abbonamento settimanale, abbonamento mensile, corsa semplice speciale estiva.

Le presenti tariffe sono valide per la determinazione dei prezzi per i viaggi di corsa semplice, abbonamento settimanale, abbonamento mensile e corsa semplice speciale estiva.

Tariffa n. 1 di corsa semplice

KM	CORSA SEMPLICE
1 - 10	€ 1,10
11 - 15	€ 1,10
16 - 20	€ 1,50
21 - 25	€ 1,90
26 - 30	€ 2,20
31 - 35	€ 2,60
36 - 40	€ 3,00
41 - 45	€ 3,40
46 - 50	€ 3,70
51 - 60	€ 4,50
61 - 70	€ 5,20
71 - 80	€ 6,00
81 - 90	€ 6,70
91 – 100	€ 7,50
101 – 110	€ 8,20
111 – 120	€ 9,00
121 – 130	€ 9,70

Tariffa n. 3 di abbonamento settimanale ordinario

KM	ABBONAMENTO SETTIMANALE ORDINARIO	ABBONAMENTO SETTIMANALE ORDINARIO SCONTO 10%
1 - 10	€ 7,20	€ 6,48
11 - 15	€ 10,50	€ 9,45
16 - 20	€ 13,90	€ 12,51
21 - 25	€ 16,80	€ 15,12
26 - 30	€ 19,70	€ 17,73
31 - 35	€ 22,00	€ 19,80
36 - 40	€ 24,20	€ 21,78
41 - 45	€ 26,00	€ 23,40
46 - 50	€ 27,00	€ 24,30
51 - 60	€ 29,00	€ 26,10
61 - 70	€ 31,00	€ 27,90
71 - 80	€ 33,00	€ 29,70
81 - 90	€ 35,00	€ 31,50
91 - 100	€ 36,00	€ 32,40
101 - 110	€ 38,00	€ 34,20
111 - 120	€ 40,00	€ 36,00
121 - 130	€ 42,00	€ 37,80

Tariffa n. 4 di abbonamento mensile ordinario

KM	ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO	ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO SCONTO 10%
1 - 10	€ 26,00	€ 23,40
11 - 15	€ 37,00	€ 33,30
16 - 20	€ 49,00	€ 44,10
21 - 25	€ 58,00	€ 52,20
26 - 30	€ 67,00	€ 60,30
31 - 35	€ 75,00	€ 67,50
36 - 40	€ 82,00	€ 73,80
41 - 45	€ 87,00	€ 78,30
46 - 50	€ 92,00	€ 82,80
51 - 60	€ 97,00	€ 87,30
61 - 70	€ 103,00	€ 92,70
71 - 80	€ 108,00	€ 97,20
81 - 90	€ 114,00	€ 102,60
91 - 100	€ 120,00	€ 108,00
101 - 110	€ 125,00	€ 112,50
111 - 120	€ 131,00	€ 117,90
121 - 130	€ 136,00	€ 122,40

Tariffa n. 5 speciale estiva di corsa semplice

Dal **15 luglio** al **31 agosto di ogni anno,** limitatamente ad i viaggi effettuati con i treni n. **23650-23652-23654-23658-23659-23655-23657-23637** di cui all'orario generale di servizio.

Stazioni	ISCHITELLA	RODI G.CO	VICO S. MENAIO	PESCHICI CALEN.
SAN SEVERO	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10
APRICENA CITTÀ	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10
SAN NICANDRO G.	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10
CAGNANO V.NO	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10
CARPINO	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10
ISCHITELLA	=====	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10
RODI	€ 1,10	=====	€ 1,10	€ 1,10
VICO S. MENAIO	€ 1,10	€ 1,10	====	€ 1,10
PESCHICI CALEN.	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10	====

1.- Relazioni e prezzi
Ai viaggi di corsa semplice, abbonamento settimanale, abbonamento mensile e corsa semplice speciale estiva si applicano i prezzi delle tariffe n. 1, n. 3, n. 4 e n. 5.

2.- Riduzioni
Ai viaggiatori che acquistano un abbonamento settimanale o un abbonamento mensile si applica una tariffa scontata che ottempera a quanto stabilito nella L.R. n. 18/2002.

3.- Canali di vendita, utilizzo, convalida e validità del biglietto
Il titolo di viaggio può essere acquistato presso le biglietterie, le emettitrici self service, i punti vendita autorizzati e online sul sito www.ferroviedelgargano.com.
Si applica quanto disposto dal capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" paragrafo "Titoli di viaggio" della Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente.
I biglietti di corsa semplice sono validi per effettuare una sola corsa e, nei casi previsti, nella sola giornata di validità indicata.
Possono essere acquistati in anticipo e devono essere convalidati appena saliti nelle apparecchiature di bordo ovvero, immediatamente prima della salita, in quelle di terra. In caso di guasto alle apparecchiature, dovranno essere convalidati apponendo data ed ora del viaggio a penna. È previsto il controllo elettronico da parte del personale in servizio.
Gli abbonamenti settimanali sono validi dal lunedì alla domenica; gli abbonamenti mensili sono validi dal primo all'ultimo giorno del mese solare riportato. Gli abbonamenti possono essere acquistati con un documento di identità valido a tutti gli effetti di legge, da esibirsi all'atto del controllo.

4.- Irregolarità ed abusi
Si applica quanto previsto dalla Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente, al capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" paragrafo "Sanzioni amministrative" secondo il disposto dell'Art. 32 della L.R. n. 18/2002, così come modificata dalla L.R. n. 13/2014.
Il viaggiatore, prima di salire in treno, ha l'obbligo di munirsi di titolo di viaggio valido, convalidarlo, conservarlo per la durata del viaggio sino all'uscita della stazione ed esibirlo a richiesta del personale di Ferrovie del Gargano s.r.l. per il controllo unitamente ad un valido documento di riconoscimento.
Chiunque contravvenga all'obbligo è soggetto al pagamento del biglietto di corsa semplice per il percorso effettuato dal viaggiatore più la sanzione di 100,00 €.
Qualora il viaggiatore effettui il pagamento entro i trenta giorni successivi a quello della contestazione o della sua notifica l'importo è di 50,00 €, oltre al costo del biglietto.
Il viaggiatore sprovvisto di biglietto che avvisa il personale di accompagnamento del treno all'atto della salita è regolarizzato con il pagamento del biglietto a tariffa di corsa semplice con una maggiorazione di € 1,00.
La maggiorazione non è dovuta nel caso di biglietteria di stazione non funzionante.
La maggiorazione non è dovuta in nessun caso per i viaggi delle persone con disabilità o a mobilità ridotta.
La sanzione è applicata:

- al viaggiatore che non è in possesso del titolo di viaggio o ne utilizza uno scaduto o irregolare;
- al viaggiatore che non ha obliterato il titolo di viaggio;
- al viaggiatore che, in possesso di abbonamento, non esibisca all'atto del controllo il documento di riconoscimento.

5.- Rimborsi e indennizzi
Il titolo di viaggio non è rimborsabile per fatti non imputabili a Ferrovie del Gargano s.r.l. o per rinuncia al viaggio da parte del viaggiatore.
L'indennità da ritardo prevista dall'articolo 17 del regolamento CE n. 1371/2007 sarà erogata da Ferrovie del Gargano s.r.l., per i titoli di viaggio di corsa semplice, in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio in ritardo.

Si applica quanto previsto dal capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" ai paragrafi "Rimborsi" e "Rimborsi ed Indennizzi per ritardi" della Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente.

6.- Servizi per passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta
Per i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applica quanto contenuto nel capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" al paragrafo "Servizi per passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta" della Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente.

7.- Trasporto dei ragazzi
Per i ragazzi si prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante. Chi accompagna più di un ragazzo fino a 10 anni di età deve acquistare un biglietto ogni due ragazzi.

8.- Bagagli, bici e animali
Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applicano le norme contenute nel capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" ai paragrafi "Trasporto di cose – Oggetti smarriti", "Trasporto di animali" e "Trasporto biciclette al seguito" della Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente.

9. - Norme particolari

Per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applicano le norme contenute nella Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente.

10. Irregolarità
Per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, le irregolarità riscontrate sui treni sono disciplinate dal capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" paragrafo "Sanzioni Amministrative" della Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente

Elenco delle gratuità e delle agevolazioni

Il sistema tariffario di cui all'art. 30 della Legge Regionale n.18/2002 e s.m.i., in vigore alla data di sottoscrizione del presente Contratto, disciplina le agevolazioni e gratuità regionali riconosciute valide su tutti i treni circolanti sulla rete ferroviaria Ferrovie del Gargano Lucera-Foggia-San Severo-Peschici Calenella.

Le agevolazioni/gratuità riguardano:

- agevolazione 10% abbonamenti che *si applica a tutte le tipologie di abbonamenti e ha come destinatari tutti i clienti dei servizi ferroviari;*
- gratuità in favore di determinate categorie di clienti dei servizi di TPRL come da Art. 30 cc. 1 e 3 L.R. 18/2002.

In particolare, le seguenti agevolazioni/gratuità sono attive annualmente fino a concorrenza dello stanziamento annuale apposito. Infatti, qualora durante l'anno si raggiungesse il tetto massimo stabilito per la co-

pertura dei mancati introiti, Ferrovie del Gargano s.r.l. procede a sospendere l'erogazione dell'agevolazione o della gratuità. I relativi mancati introiti da traffico sono corrisposti dalla Regione Puglia, nei limiti delle risorse programmate ed afferenti al relativo contratto di servizio, a Ferrovie del Gargano s.r.l. previa fatturazione da parte di Ferrovie del Gargano s.r.l.

Trasporto gratuito delle biciclette non pieghevoli al seguito

Il trasporto delle biciclette non pieghevoli al seguito è gratuito sui treni di Ferrovie del Gargano s.r.l., attrezzati per il trasporto delle stesse nel numero massimo consentito per ciascun convoglio (le biciclette pieghevoli viaggiano invece sempre gratuitamente su tutte le tipologie di treni di Ferrovie del Gargano s.r.l.).
Per gli anni successivi, previa intesa tra le Parti, la Regione comunica la prosecuzione o meno dell'iniziativa, entro il 30 ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento.

ALLEGATO 6

LISTINO PREZZI

treno/km	***2022***	***2023***	***2024***	***2025***	***2026***	***2027***	***2028***	***2029***	***2030***	***2031***	***2032***	***2033***	***media***
treno/km	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95

(*) valori al netto del pedaggio

ALLEGATO 7

PIANO DEGLI INVESTIMENTI

L'Affidatario si impegna a garantire il piano degli investimenti di cui all'art. 16 del Contratto finalizzato al rinnovo del materiale rotabile e all'adeguamento/ammodernamento degli impianti di manutenzione, di altri impianti fissi nonché agli investimenti in tecnologia.

Di seguito si riporta il crono programma di messa in esercizio al servizio passeggeri dei nuovi treni:

immissione in servizio nuovo materiale rotabile	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
num. nuovi elettrotreni	-	-	-	-	1	1	-	-		-	-	-

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

Risorse piano investimenti

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
risorse acquisto nuovi elettrotreni ETR in cofin. FDG al 40% (M€)	-	-	-	-	3.00	3.00	-	-	-	-	-	-
contributo della Regione Puglia (M€)	-	-	-	-	3.60	3.60	-	-	-	-	-	-

ALLEGATO 8

MATRICE DEI RISCHI

Come previsto all'art. 9 del Contratto, annualmente si effettua il confronto tra i dati previsionali del PEF e quelli consuntivi del CER.
Il CER viene trasmesso alla Regione nei termini contrattualmente stabiliti ed è accompagnato dalla Relazione illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018. Successivamente alla trasmissione della certificazione, al fine di procedere al confronto PEF/CER, l'Affidatario trasmette una nota esplicativa nella quale si dà evidenza dei principali scostamenti tra i dati del PEF e quelli del CER, analizzandone le cause ivi incluso l'andamento del costo del lavoro. Tenuto conto delle componenti del rischio a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nel contratto, nella presente matrice dei rischi e dalle note che seguono, è accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di PEF ovvero riassorbito in occasione delle revisioni intermedie di cui al PRO.

Per ciascuna delle voci relative ai ricavi, ai costi di processo – escluso il costo di accesso alla infrastruttura – e alle altre voci previste nel PEF si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla successiva tabella della Matrice dei Rischi:

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		*Risk Assessment* (3)	*Risk Management* (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FT-DT (IA)				
Operativo (5)	Domanda	1	Contrazione della domanda di servizio (6)		X	3	Massimo disallineamento assorbibile dalle parti prima di risolvere il contratto.	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF), CdS (opzione di legare parametri numerici all'indice di rischio)	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		2	Contrazione domanda di servizio derivante dall'ingresso si altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto	X		2	divieto di autorizzare o affidare altre IF servizi in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF),	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	3	Surplus programmatorio (7)		X	1	Possibile adeguamento del PdE (tr.km max a PEF non eccedenti rispetto al max chilometraggio storico che determinava 9 mln di ricavi)	Art 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		4	Deficit programmatorio (8)	X		1	Possibile adeguamento del PdE (tr.km max a PEF non eccednti rispetto al max chilometraggio storico che determinava 9 mln di ricavi)	Art 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta.; Art 16 (Politica investimenti e rinnovo materiale rotabile) AQ gestore della rete per prenotare capacità di rete	Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)
		5	Disponibilità – uomini e mezzi		X	2	Possibile ritardo di consegna del nuovo materiale rotabile ordinato; Esodo del personale operativo verso altre imprese.	Art 16 (Politica investimenti e rinnovo materiale rotabile), congruo dimensionamento della flotta (scorta tecnica); Piano di formazione personale.	Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS (9)
		6	Disponibilità - Capacità infrastruttura - adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali che non giustifichino la realizzazione degli incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4)		X	4	Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF)	Impossibilità dell'IA totale o parziale, di accrescere la realizzazione degli incrementi di produzione sei servizi ferroviari nei termini previsti dal PEF (allegato 4)
		7	Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X	1	Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF	Art. 9, comma 5 Art. 8	Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
Altri rischi	Normativo	8	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		3	Adeguamento dei dispositivi di bordo e/o le dotazioni che hanno riflessi sull'utenza	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		9	Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	n/a	n/a				
	Contenzioso	10	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	n/a	n/a				Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		*Risk Assessment* (3)	*Risk Management* (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FT-DT (IA)				
	Relazioni industriali	11	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	1	Legare l'attuale contratto di secondo livello ai fattori di produttivita; rimandare alle azioni dell'art 8, comma 8 per il CCNL di settore	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi del personale
	Gestionale	12	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (10)		X	2	Si rimanda prioritariamente alle azioni previste dal PRO, diversamente si rimanda al meccanismo previsto all'Art 8 del CdS	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	13	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		1	Programmazione delle risorse finanziarie sul bilancio pluriennale eventuale rimodulazione / riprogrammazione	Art. 7 e Art. 10 CdS	Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		14	Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		1	Rischio gestito nel punto precedente	-	-
		15	Mancato adeguamento della base tariffaria	X		1	Il mancato adeguamento pone a carico dell'EA i conseguenti oneri.		Impossibilità di garantire l'equilibrio economico del contratto
	Socio - ambientale	16	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X	1	Stipula di polizza assicurativa di opportuno massimale.		Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
	Cause di forza maggiore	17	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X		1	Da valutare in relazione a ciò che si è verificato	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF) – Art. 22 (risoluzione del Contratto)	Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara

NOTE

(1) Il rischio è un evento incerto che qualora si verifichi ha un impatto (positivo o negativo) sul CdS, con il coinvolgimento della parte contrattuale interessata dall'allocazione (EA e/o IA); la matrice considera esclusivamente l'impatto negativo.

(2) EA = rischio allocato in capo all'ente affidante;
IA = rischio allocato in capo al vettore affidatario.

(3) Probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in % o scala tipo Likert 1-5.

(4) Meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento (strumento di mitigazione, come descritto nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e nel CdS di riferimento).

(5) Cfr. Direttiva 2014/23/UE, Considerando n.20 ("*un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti* ") e d.lgs. n. 50/2016, art. 3, comma , lettera zz) ("*rischio operativo: rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domando o sul lato dell'offerta o di entrambi trasferito all'operatore economico* ").

(6) Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica); in caso di contratti *gross cost* tale rischio permane in capo all'EA.

(7) Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva.

(8) Sottodimensionamento dell'offerta programmata dall'EA, in relazione alla domanda effettiva.

(9) A titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, e/o apparati di sicurezza, *performance* infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, rispetto a quanto previsto dal CdS).

(9bis) Si intendono i lavori di adeguamento con impatto sulla *performance* infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, sulla capacità della linea e delle stazioni rispetto a quanto previsto dal CdS).

(10) A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.

Per alcune voci della tabella si forniscono le seguenti descrizioni integrative:

Rischio operativo: Contrazione della domanda di servizio (ID: 1)
Tale rischio è in campo all'Affidatario.
Tali variazioni sono il risultato di un insieme di fattori:

- recupero/incremento dell'evasione tariffaria;
- migliore/peggiore politica commerciale;
- incremento (peggioramento) della domanda derivante dal miglioramento (peggioramento) della qualità del servizio e dalle politiche a favore della mobilità pubblica da parte dell'IA e degli enti locali;
- errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica).
- strategie commerciali e di marketing;
- regime sanzionatorio per i viaggiatori;
- accessibilità/semplicità di accesso al sistema di vendita ticket;

Considerando l'automatismo dell'adeguamento/incremento delle tariffe, e qualora la Regione non abbia proceduto in senso contrario, lo scostamento tra ricavi PEF e CER sarà attribuito in forma proporzionale all'incidenza percentuale dell'effetto del recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori, l'uno in capo all'Affidatario e l'altro valutato nel confronto del risultato netto PEF /CER.

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Recupero minimo % annuo di evasione su anno precedente	0%	0.50%	0%	0%	0.5%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
incremento minimo % annuo viaggiatori su anno precedente	1%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.0%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%

A titolo d'esempio, nel caso in cui lo scostamento fosse pari a 5 milioni di euro, il recupero dell'evasione programmato fosse pari per l'anno considerato a 1,5% e l'incremento dei viaggiatori programmato pari a 1% per complessivi 3 milioni di euro allora la quota in capo all'Affidatario è pari a 3/5, , mentre la quota da valutarsi nel confronto del risultato netto PEF / CER è pari a 2 / 5, per complessivi 2 milioni di euro.

Qualora la Regione non provveda all'incremento/adeguamento tariffario, lo scostamento terrà prima conto dell'atteso effetto sui ricavi della stessa mancata manovra, calcolato applicando l'incremento percentuale previsto all'ammontare dei ricavi da traffico da CER dell'anno precedente, e quindi sulla quota dello scostamento restante si procederà analogamente, attribuendo in forma proporzionale all'incidenza percentuale gli effetti del mancato recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori
Gli adeguamenti tariffari previsti nel PEF, al fine dell'applicazione di quanto innanzi sono rappresentati di seguito:

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

Restano, inoltre, in capo all'EA ogni impatto sul Valore della Produzione dovuto a introduzione di agevolazioni/ gratuità successive alla stipula del contratto e/o introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale.

Rischio operativo: Contrazione domanda di servizio derivante dall'ingresso si altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto (ID: 2)
Tale rischio è in campo alla Regione.
La Regione si impegna a stimare l'eventuale quota di mancato ricavo da traffico riveniente dall'autorizzazione/affidamento di ulteriori servizi di trasporto ferroviario in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP di cui al Contratto e a riconoscerle all'Affidatario nei limiti dell'equilibrio economico finanziario del contratto.

Rischio operativo: Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (ID: 7)
Tale rischio è in campo all'Affidatario.
La variazione dei costi operativi rappresenta il tipico rischio produttivo d'impresa e pertanto rientra nella piena responsabilità dell'Affidatario.
A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.
Rientra tra questi costi la variazione del costo unitario del carburante e dell'energia elettrica.
L'incremento dei costi di produzione è già coperta dall'indicizzazione delle tariffe ed è un elemento compreso nell'indicizzazione dei costi da utilizzare nella previsione di evoluzione dei costi nel PEF, sulla base dell'inflazione programmata.
Eventuali effetti derivanti da una diversa dinamica inflattiva reale rispetto a quella prevista nel PEF, saranno oggetto di adeguamento dello stesso PEF. Ulteriori variazioni rientrano nel rischio d'impresa dell'affidatario.
Resta inteso che la variazione dei costi di processo dovuta ad interventi dell'EA restano in capo a quest'ultimo. A titolo di esempio: Costi collegati alla introduzione di sistemi di "ticketing elettronico" sui mezzi operanti nella Regione.

Altri rischi – Gestionale : Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (ID: 12)
Tale rischio è in campo all'Affidatario.
I maggiori oneri rivenienti da inefficienze gestionali ed organizzative quantificate confrontando il costo unitario a trenoxkm di consuntivo, aggiornato tenendo conto delle eventuali variazioni di prodzione e dei costi per servizi sostitutivi non previsti nel PEF, con il costo a trenoxkm di cui al PRO.

Altri rischi: Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo (ID: 11)
Tale rischio è in campo all'Affidatario.
La Regione riconosce all'Affidatario i costi effettivamente sostenuti, così come rinvenienti dal CER, del personale relativo ai processi produttivi necessari all'adempimento delle obbligazioni di servizio pubblico di cui al contratto nella misura massima prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori/minori costi determinati da maggiori/minori prestazioni condivisi con la Regione o determinati da modifiche ai servizi. Gli scostamenti relativi al costo del lavoro superiori a quelli stimati nel PEF restano a carico dell'Affidatario.

Altri rischi: Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA (ID: 13)
Tale rischio è in campo alla Regione.
L'incremento degli oneri finanziari maturati per il ritardo nei pagamenti da parte dell'EA provoca un impatto negativo sui costi dell'Affidatario, nonché un conseguente incremento della posizione creditoria a livello patrimoniale. Gli effetti legati ai tardivi pagamenti da parte della Regione sono in capo alla Regione nei limiti del WACC, al netto degli interessi di mora.
Eventuali incrementi degli oneri finanziari derivanti da motivi diversi dal ritardo nei pagamenti da parte dell'EA rientra nel normale rischio d'impresa e quindi nella responsabilità dello stesso.

Altri rischi – finanziario: Mancato adeguamento della base tariffaria (ID: 15)
Tale rischio è in campo alla Regione.
Gli oneri conseguenti al mancato adeguamento della base tariffaria sono a carico della Regione.

Procedura di applicazione della matrice dei rischi ai ricavi da traffico

Le Parti si danno reciprocamente atto della complessità del sistema dei trasporti e delle numerosi componenti che influiscono sulla dinamica delle gestione delle singole componenti dello stesso sistema, molto spesso non chiaramente e puntualmente verificabili né quantificabili. In tale contesto è necessario limitare le divergenze applicative della disciplina contrattuale e le conseguenti difficoltà gestionali. Con tale fine le Parti condividono la seguente procedura di ripartizione dei richi relativi ai ricavi da traffico definita secondo il seguente ordine di applicazione degli effetti

1. gli effetti del mancato adeguamento annuale delle tariffe (ID: 15 e ID: 1)
2. eventuale riduzione dei ricavi per strategie commerciali e di marketing e/o da inaccessibilità del sistema di vendita ticket (ID: 1 e ID: 3)
3. eventuale riduzione dei ricavi imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria/modale successivi alla stipula del Contratto;
4. riduzione dei ricavi da traffico conseguente al mancato recupero dell'evasione/elusione stimato nel PEF (ID: 1)
5. eventuale riduzione dei ricavi da traffico, così come gli eventuali maggiori costi, conseguenti all'effetto stimato di politiche tariffarie (agevolazioni e gratuità diverse da quelle già attive alla data di stipula del contratto).

Una volta scorporate le quote di rischio di cui ai punti precedenti, l'eventuale quota residuale dello scostamento sarà attribuita al mancato/minore incremento viaggiatorixkm (ID: 1) rispetto a quanto stimato, nella misura del 50% tra le parti.
Trattandosi, inoltre, di una concessione di servizi di trasporto viaggiatori per ferrovia, ex art. 4 Reg. 1370, il rischio del mancato incremento dei viaggiatorixkm risulta residuale rispetto agli altri criteri ed ultimo in ordine di applicazione.
In caso di maggiori ricavi, a valle dell'applicazione della matrice dei rischi anche alle componenti "costi", questi saranno riconosciuti alla Regione, secondo la disciplina contrattuale degli accantonamenti delle poste a credito/debito così da evitare sovra compensazione.

ALLEGATO 9

Procedure di aggiornamento del programma di esercizio

Si riporta di seguito, in forma tabellare, la procedura per la formazione dell'orario annuale ed il suo eventuale adeguamento intermedio, che le parti intendono adottare nell'ambito del presente Contratto di Servizio. Le scadenze indicate sono coerenti con le scadenze inserite dal Gestore Ferrotramviaria Divisione Infrastruttura e RFI nei rispettivi Prospetti Informativo di Rete (PIR) e, pertanto, sono suscettibili di adeguamento alle eventuali modifiche degli stessi nel tempo.

Tab. 1 "Procedura per la formazione dell'orario annuale"

Step	Scadenza	Attività
1	**Entro il 10 Marzo**	Ferrotramviaria e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'orario del successivo mese di Dicembre.
2	**Entro il 30 Aprile**	Ferrotramviaria presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	**Entro il 30 Luglio** **Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI**	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e Ferrotramviaria concordano le decisioni il merito e la posizione da tenere rispetto alle proposte alternative del GI.
4	**Fine luglio**	La Regione invia a Ferrotramviaria un parere vincolante per l'accettazione del progetto orano con le eventuali osservazioni e/ o modifiche necessarie, che Trenitalia invierà al GI entro la prima settimana di agosto
5	**Mese di novembre** **Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI**	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario definitivo approvato dal GI.

Tab. 2 "Procedura per l'eventuale aggiornamento di giugno dell'orario attivato nel precedente mese di dicembre, sia nel caso di modifiche richieste dalla Regione sia nel caso di variazioni chieste dal Gestore della Infrastruttura"

Step	Scadenza	Attività
1	5 **mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità**	Ferrotramviaria e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'adeguamento intermedio (giugno) dell'orario in corso di validità.
2	4 **mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità**	Ferrotramviaria presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	**Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI**	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e Ferrotramviaria concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nell'eventuale presentazione delle osservazioni al GI.
4	**Entro 15 giorni dalla comunicazione di Ferrotramviaria relativamente al progetto orario trasmesso dal GI (punto 3)**	La Regione invia a Ferrotramviaria un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/ o modifiche necessarie, che Trenitalia invierà al GI entro i termini pubblicati nel Prospetto Informativo di Rete-PIR.

ALLEGATO 10

MATERIALE ROTABILE DEDICATO AL SERVIZIO

n. progressivo	tipologia	modulo composizione	id aziendale	regime di proprietà	anno costruzione	data immissione in servizio	posti a sedere	posti totali	climatizzazione/riscaldamento/raffrescamento	sonorizzazione	WC
1	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-001	Regione Puglia	2009	2009	164	312	SI	SI	SI
2	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-002	Regione Puglia	2009	2009	164	312	SI	SI	SI
3	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-003	Regione Puglia + cofinanziato 23% FDG	2009	2009	164	312	SI	SI	SI
4	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-004	Regione Puglia + cofinanziato 29% FDG	2010	2010	164	312	SI	SI	SI
5	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-101	Regione Puglia + cofinanziato 24% FDG	2013	2014	164	312	SI	SI	SI
6	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-102	Regione Puglia + cofinanziato 24% FDG	2013	2014	164	312	SI	SI	SI
7	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-103	Regione Puglia + cofinanziato 24% FDG	2013	2014	164	312	SI	SI	SI
8	Elettrotreno a cassa unica (M)	1C	ALe 80-01	Regione Puglia	1981	1981	64	136	SI	SI	SI
9	Elettrotreno a cassa unica (M)	1C	ALe 80-02	Regione Puglia	1981	1981	64	136	SI	SI	SI
11	Elettrotreno a cassa unica (M)	1C	ALe 80-04	Regione Puglia	1981	1982	64	136	SI	SI	SI
12	Elettrotreno a cassa unica (M)	1C	ALe 80-05	Regione Puglia	1981	1982	72	144	SI	SI	SI
12	Elettrotreno a cassa unica (M)	1C	ALe 80-06	Regione Puglia	1981	1983	72	144	SI	SI	SI

Allegato 11

PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI

1. PREMESSA

"Con Delibera n. 1480 del 28/9/2017 la Giunta Regionale diede mandato alla sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti, di dare attuazione al predetto provvedimento normativo, il quale ha disposto "l'aggiudicazione diretta in favore delle società: Ferrovie del Gargano, Ferrotramviaria e Ferrovie Appulo Lucane del contratto dei servizi di trasporto ai sensi dell'art. 5, paragrafo 6 del Reg. CE 1370/2007, a decorrere dal 1 ottobre 2018 e sino al 31/12/2027, prorogabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, punto 4 del Regolamento CE prima citato, esperite le disposizioni di cui all'art. 7 del medesimo regolamento sugli obblighi di pubblicità e trasparenza".

Trascorso un anno dalla pubblicazione dell'avviso di cui al richiamato art. 7 del regolamento, veniva attivata la procedura negoziata con la Ferrovie del Gargano S.r.l., muovendo dalle proposte tecniche ed economiche presentate dalla stessa, al fine della formulazione del Piano Economico Finanziario (PEF) e dei relativi atti necessari e propedeutici alla sottoscrizione del Contratto di Servizio.

La lunga attività negoziale fra le parti indirizzata al raggiungimento dell'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario e considerato che il precedente Contratto di Servizio scadrà il prossimo 31/12/2021, non causando alcuna vacatio, ha avuto come conseguenza che il termine delle trattative sia avvenuto nell'anno corrente.

Il presente Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) costituisce il documento di programmazione annesso al Piano Economico Finanziario (PEF) del redigendo Contratto di Servizio (CdS) 1° gennaio 2022 – 31 dicembre 2033 tra la Regione Puglia (EA) e le Ferrovie del Gargano (IF). Esso definisce gli obiettivi di efficacia ed efficienza, nonché le azioni per il miglioramento della performance delle Ferrovie del Gargano.

In conformità con la Misura 2 della Delibera ART n. 120/2018, la Regione Puglia, con nota del 27.02.2019 ha richiesto ad ART i seguenti parametri pertinenti al redigendo CdS come previsto dalla citata delibera ART, misura 2.4, lettera a):

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

A tal fine, le Ferrovie del Gargano avevano già precedentemente fornito i dati storici relativi al periodo 2012-2016 (costi e ricavi relativi ai servizi in essere), e l'ART, con nota del 15.03.2019 prot.000971, comunicava alla Regione Puglia i valori richiesti.

Fermo restando che il redigendo Contratto di Servizio ha validità dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2033, il primo periodo regolatorio triennale a cui fa riferimento il presente Piano di Raggiungimento Obiettivi, è il 2022-2024. Nel Piano viene tuttavia discussa l'intera durata del contratto per mettere nel giusto contesto gli obiettivi del primo periodo regolatorio -in particolare con riferimento agli investimenti- e per motivare la durata del contratto.

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

- gli obiettivi di efficienza, tenuto conto di tutti i fattori di contesto, espressi in termini di variazione percentuale del costo operativo per treno*km nel triennio considerato (2022-2024);
- gli obiettivi, per ognuno degli indicatori di efficienza ed efficacia (KPI), di cui all'Annesso 2 della Delibera ART n. 120/2018, coerenti con le caratteristiche dell'affidamento; gli indicatori, interamente o in parte,

riconducibili alla responsabilità dell'IF, sulla base di motivazioni che tengono conto anche della predefinita attribuzione dei rischi tra EA e IF nell'ambito del redigendo CdS, come illustrate nello stesso PRO e all'allegato Matrice dei Rischi;

- i fattori di contesto di cui al punto 8 della Misura 2, che influenzano il raggiungimento dei predetti obiettivi;
- gli investimenti previsti in materiale rotabile, che influenzano i servizi agli utenti;
- gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi di cui ai punti precedenti, nonché le penali per il mancato raggiungimento degli stessi in conformità con la Misura 2, punto 4, lettere c) e d).

Le previsioni del Contratto di servizio risponderanno ai criteri previsti dalla Misura 13 della Delibera ART 49/2015 per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti. In particolare:

"*1. Per gli affidamenti in house o diretti, le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico sono determinate nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), ed all'Allegato 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4. 2. Al fine di predisporre la Relazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante effettua il calcolo delle compensazioni separatamente per ciascuna modalità di trasporto, tenendo distinti in particolare i servizi di trasporto mediante autobus e i trasporti su rotaia, anche al fine di consentire le successive attività di controllo e valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici.*"

Ai sensi dell'art. 4 del Regolamento 1370/2007:

I contratti di servizio pubblico e le norme generali: a) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate; b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente: i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi; in modo da impedire una compensazione eccessiva. Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;

Il PEF 1° gennaio 2022 - 31 dicembre 2033, è stato redatto tenendo conto dei principi sopra indicati.

Le previsioni contrattuali rispetteranno altresì i criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II della delibera n. 120/2018, a cui Ferrovie del Gargano si è adeguata. Pertanto il redigendo CdS prevederà l'impegno annuale delle Ferrovie del Gargano, a partire dall'approvazione del bilancio di esercizio, di compilare i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente, unitamente alla redazione di una Relazione Illustrativa, in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera ART 120/2018 salvo successive modifiche o integrazioni. Entro lo stesso termine le Ferrovie del Gargano si impegneranno a trasmettere alla Regione Puglia ed all'ART la certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione Illustrativa ai criteri illustrati nella medesima delibera ART 120/2018.

2. PRINCIPALI ELEMENTI ALLA BASE DEL PEF

2.1 LA RETE FERROVIARIA

I servizi ferroviari oggetto del PEF a cui è allegato il presente PRO si svolgono sulla rete ferroviaria nazionale gestita da RFI e sulla rete ferroviaria regionale gestita da Ferrovie del Gargano. Più in dettaglio:

- I servizi Foggia-Lucera sono effettuati sulla linea Foggia-Lucera (rete regionale, gestione dell'infrastruttura assicurata da Ferrovie del Gargano, ai sensi del contratto n. 10124 del 29 maggio 2009).
- I servizi Foggia-San Severo-Peschici sono effettuati su:
  - tratta Foggia-San Severo (rete nazionale, gestione da RFI).

- Linea San Severo Peschici (rete regionale, gestione dell'infrastruttura assicurata da Ferrovie del Gargano, ai sensi del contratto n. 011019 del 29 dicembre 2009).

Le informazioni principali sulla rete impiegata per l'erogazione dei servizi ferroviari oggetto del PRO sono sintetizzate nella tabella seguente. Maggiori dettagli sono forniti nel paragrafo

Servizio ferroviario	Linea o tratta	Rete	Gestione	Lunghezza	Semplice o doppio binario	Elettrificazione
Foggia-Lucera	Foggia-Lucera	Regionale	Ferrovie del Gargano	19,36 km	Semplice binario	Linea elettrificata
Foggia-San Severo-Peschici	Foggia-San Severo	Nazionale	Rete Ferroviaria Italiana	30,50 km	Doppio binario	Linea elettrificata
	San Severo-Peschici	Regionale	Ferrovie del Gargano	73,86 Km	Semplice binario	Linea elettrificata

I servizi esercitati da Ferrovie del Gargano su entrambe le direttrici si attestano generalmente nella stazione ferroviaria di Foggia, compresa nella rete nazionale in gestione a RFI.

2.2 IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO

La produzione di servizi ferroviari definita dal Programma di Esercizio stabilito di concerto con gli Uffici della Regione Puglia, Allegato 1 al redigendo Contratto di Servizio, è costante lungo la durata del contratto ed è sintetizzata nella seguente tabella.

Servizio ferroviario	treni km per anno di contratto
Foggia-Lucera	375.971
Foggia-San Severo-Peschici	644.558
Intero Contratto di Servizio	1.020.529

2.3 I RICAVI DA BIGLIETTI

La crescita dei ricavi da biglietti è determinata dall'aumento delle tariffe previsto dalla Regione in parallelo all'aumento delle tariffe degli altri CdS regionali, con la dinamica mostrata nella seguente tabella.

	2022	2023	**2024**	2025	**2026**	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Incrementi tariffari	***3,50%***	*0,90%*	***5,00%***	*0,9%*	***3,50%***	*0,9%*	*0,9%*	*0,9%*	*0,9%*	*0,9%*	*0,9%*	*0,9%*

In corrispondenza di ciascuno degli incrementi tariffari (2022, 2024, 2026) è stata ipotizzata una lieve contrazione della domanda, con elasticità 0,5, calcolata rispetto alla sola quota eccedente l'adeguamento dovuto all'inflazione.
A causa della situazione legata al covid-19 e sulla scorta delle conoscenze disponibili all'atto della redazione del PEF, sono state assunte delle riduzioni di ricavi da biglietti del 60% per il 2022 e per il 40% per il 2023. Per il 2020 è stato considerato il dato consuntivato sulla base dell'ultimo bilancio approvato.

La dinamica dei ricavi da proventi del traffico lungo la durata del redigendo contratto che risulta da quanto sopra descritto è riportata nella seguente tabella.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ricavi biglietti (migliaia di euro)	721	1.092	1.872	1.888	1.929	1.946	1.964	1.982	1.999	2.017	2.036	2.054

L'andamento dei ricavi dalla vendita di biglietti è determinato da molteplici cause, ma, principalmente, da quattro distinti fattori: a) politiche tariffarie della Regione; b) inflazione; c) numero di passeggeri trasportati; d) effetti della pandemia Covid-19.

- Per quanto concerne i primi due punti a) e b), è stata prevista una crescita media annua della tariffa del 0,9 % dovuta all'applicazione del tasso di rivalutazione dei prezzi, così come evidenziato nell'intero piano finanziario. Inoltre, è stato inserito un incremento delle tariffe del 3,5% nel 2022, del 5% nel 2024 e del 3,5% nel 2026. Prudenzialmente, per tali anni, non è stata applicata la rivalutazione legata al tasso d'inflazione stimato, in modo da non cumulare i due eventi. Gli aumenti tariffari avverranno secondo quanto disposto dalla L.R. n.18 del 31.10.2002.
- Analizzando i punti c) e d), ossia il numero di passeggeri previsto nel Piano e gli effetti pandemici, occorre classificare due diverse fasi: nel biennio 2022/2023 la contrazione media prevista è stata rispettivamente del 60% e 40% per effetto della pandemia; con una previsione di recupero del traffico precedente alla pandemia a partire dal 2024.

PROVENTI DEL TRAFFICO TPL FERROVIARIO (Euro)	**BIMESTRE 1**	**BIMESTRE 2**	**BIMESTRE 3**	**BIMESTRE 4**	**BIMESTRE 5**	**BIMESTRE 6**	**TOTALE**
Anno 2019	281.858	287.550	265.531	310.567	319.203	297.930	1.762.640
Anno 2020	296.154	56.976	73.489	215.110	153.921	88.268	883.918
Delta 2020 vs 2019	14.296	-230.574	-192.042	-95.457	-165.282	-209.662	-878.722
Variazione percentuale	**5,07%**	**-80,19%**	**-72,32%**	**-30,74%**	**-51,78%**	**-70,37%**	**-49,85%**

Dal confronto emerge chiaramente la contrazione dei ricavi per effetto della pandemia Covid-19 rispetto allo stesso periodo del 2019. Pertanto, i ricavi stimati nel piano finanziario (elaborato nel 2019 ed ipotizzati in crescita rispetto al 2020), sono stati ricalcolati con il taglio del 60% per il biennio 2021/2022 e del 40% per il 2023 (come meglio descritto nel paragrafo successivo). Alla luce dei numeri che stanno emergendo nel corso dell'anno e dell'andamento pandemico, le previsioni formulate risultano coerenti.

ANALISI VARIAZIONI DEL PEF

Le tabelle che seguono descrivono le variazioni intercorse nell'ultimo PEF rispetto al medesimo documento ante-pandemia a seguito dell'analisi congiunta IF/Regione.

Valori del PEF predisposto a febbraio 2020 (Euro)

Anno	2019 (consuntivo)	*2020*	*2021*	*2022*	*2023*
Ricavi da Traffico	1.762.640	*1.750.000*	*1.787.000*	*1.804.000*	*1.855.000*
Delta su anno precedente		*12.640*	*37.000*	*17.000*	*51.000*
Variazione su anno precedente		*0,72%*	*2,11%*	*0,95%*	*2,83%*

Valori del PEF predisposto con dati consuntivati al 31/12/2020 (Euro)

Anno	2019 (consuntivo)	*2020 (consuntivo)*	*2021*	*2022*	*2023*
Ricavi da Traffico	1.762.640	*883.918*	*706.000*	*721.000*	*1.092.000*
Delta su anno precedente		*878.722*	*-177.918*	*15.000*	*371.000*
Variazione su anno precedente		*-49,85%*	*-20,13%*	*2,12%*	*51,46%*

Come evidenziato nelle tabelle, il taglio dei passeggeri e dei conseguenti ricavi da traffico nel 2021 e 2022 è stato effettuato sulle caselle evidenziate in giallo ed ha espresso i nuovi valori riportati nella seconda tabella. Il 2020 è stato riportato sulla base dell'andamento annuale (consuntivo), sul 2022 e 2023 è stata stimata una contrazione rispettivamente del 60% e 40% rispetto ai ricavi conseguiti nel 2019.

In via conservativa non sono stati previsti nel PEF incrementi di ricavi da biglietti per effetto del trasferimento di viaggiatori da autolinee parallele alla tratta ferroviaria San Severo – Foggia. Questo potrà avvenire in esito all'azione programmatoria regionale di razionalizzazione dei servizi che al momento non è formalizzata.

2.4 I COSTI DI PROCESSO E IL LORO ANDAMENTO NEL CORSO DEL CONTRATTO

L'anno Base preso ad esame per la determinazione del recupero di efficienza ai fini del PEF e del PRO è l'anno 2020 e i valori consuntivati si riferiscono alla contabilità regolatoria relativa all'Impresa Ferroviaria, parte integrante del bilancio regolarmente approvato.

I punti seguenti illustrano il contenuto di ciascuna voce che concorre a formare i costi operativi e le particolarità dei meccanismi di formazione di tali costi nel caso delle linee oggetto del redigendo CdS.

Accesso infrastruttura – FdG. Questa voce include i canoni d'accesso da corrispondere da FdG divisione trasporto alla divisione Gestore Infrastrutture per le linee Foggia-Lucera e San Severo-Peschici.

Il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura è stato determinato in base al valore indicativo determinato all'atto dell'elaborazione del PEF.

Il valore di questa voce di costo, escludendo l'indice istat, rimane lo stesso nel corso del contratto perché è costante il programma di esercizio e quindi la richiesta di uso dell'infrastruttura.

Accesso infrastruttura – RFI. Include i canoni d'accesso corrisposti da FdG al gestore dell'infrastruttura nazionale per l'accesso all'infrastruttura tra Foggia e San Severo nonché per l'impiego delle stazioni di Foggia (per i treni di entrambe le linee) e San Severo (per i treni in servizio tra San Severo e la linea di Peschici).

Il valore del canone di accesso all'infrastruttura di linea è stato rilevato dal PIR dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in vigore all'atto dell'elaborazione del PEF. I valori dei canoni di uso delle stazioni sono stati ricavati dai valori storici fatturati all'impresa ferroviaria. I valori unitari futuri sono stati considerati costanti e uguali agli ultimi disponibili.

Il valore di questa voce di costo, a meno dell'adeguamento all'inflazione, rimane costante nel corso del contratto perché è costante il programma di esercizio e quindi la richiesta di uso dell'infrastruttura.

Energia – FdG. Costo dell'energia corrisposto al gestore dell'infrastruttura regionale ottenuto analiticamente in base al consumo per treno-km.

Il costo dell'energia elettrica è stato stimato in costanza di prezzo, atteso che la media dei prezzi dell'energia elettrica per i consumatori industriali dell'area Ue e in particolare dell'Italia non ha subito forti oscillazioni nel quinquennio 2014 -2019 (fonte Arera)

Il valore unitario del costo dell'energia (costo per treno-km) è stato stimato in base ai valori storici fatturati all'impresa ferroviaria e alle percorrenze corrispondenti, considerando le percorrenze come driver di questi costi. Per l'elaborazione del PEF il costo unitario dell'energia per treno-km è stato assunto costante nel corso della durata del contratto.

Dal momento che i treni-km a contratto sono costanti nel corso del contratto, il costo dell'energia iscritto a PEF rimane immutato quando si esclude l'adeguamento all'indice istat.

Energia – RFI. Costo dell'energia corrisposto al gestore dell'infrastruttura nazionale ottenuto analiticamente in base al consumo per treno-km.

Il costo unitario per treno-km è stato ottenuto con la formula parametrica resa disponibile dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sul PIR in vigore al momento dell'elaborazione del PEF del Contratto di Servizio.

Dal momento che i treni-km a contratto sono costanti nel corso del contratto, il costo dell'energia iscritto a PEF rimane immutato eccetto che per l'adeguamento all'inflazione.

Gestione circolazione. Comprende il costo del personale per la gestione della circolazione, le assicurazioni, il canone di disponibilità degli autoservizi sostitutivi, altri costi di processo. Il costo del personale tiene conto degli effetti sulla numerosità del personale del Decreto ANSF 14/2009 che ha richiesto di separare funzioni di gestione della circolazione precedentemente aggregate in singoli addetti.

I costi sono stati ottenuti con approccio microeconomico quindi partendo dagli effettivi costi storici a bilancio dei singoli fattori produttivi.

Il costo unitario del personale è un costo medio ottenuto dai costi storici al 2017, adeguati al 2020. Sono poi stati stimati adeguamenti contrattuali che potranno intervenire durante la vigenza del Contratto di Servizio. Il fabbisogno di personale è stato determinato in base alle esigenze di esercizio e di sicurezza ed è costante durante la vigenza del Contratto di Servizio.

I costi assicurativi sono stati ottenuti da comunicazione del broker assicurativo sia per i premi relativi alle polizze richieste per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria sia per i premi per l'assicurazione sui rotabili, questi ultimi calcolati in percentuale sul valore assicurato. Quest'ultimo è stato a sua volta determinato come la somma del valore storico di acquisto dei rotabili e degli incrementi di valore apportati fino all'anno al quale è riferito il premio assicurativo. Il valore delle assicurazioni per l'accesso all'infrastruttura è stato assunto constante per la durata del contratto (al netto di adeguamenti per l'inflazione). L'indice percentuale che moltiplica il valore assicurato per ricavare i premi assicurativi per il materiale rotabile è stato assunto costante. I costi assicurativi quindi variano con la programmata dismissione di rotabili e il conseguente inserimento nella flotta dei nuovi rotabili (conteggiati con l'intero valore d'acquisto).

I costi degli autoservizi sostitutivi sono stati stimati dal costo di disponibilità di tre bus e tre autisti chiedendo una valutazione del prezzo di mercato alla divisione FdG che produce autoservizi. La stima di costi degli autoservizi sostitutivi è stata considerata costante per la durata del contratto.

I costi di processo di gestione della circolazione sono stati ottenuti riclassificando i dati storici di bilancio del quinquennio 2013-2017, adeguati al 2020 e rapportando il valore ottenuto ai treni-km prodotti. Il valore medio del costo per treno-km è stato quindi assunto come stima dei costi unitari di processo per la gestione della circolazione validi per l'intera durata del Contratto di Servizio. Dal momento che i treni-km da produrre da CdS sono costanti, è costante l'andamento dei costi annuali di processo di gestione della circolazione al netto degli adeguamenti all'inflazione.

Condotta e scorta.

Valore che comprende i costi del personale per le due funzioni ed i rispettivi costi di processo. La numerosità del personale è imposta dalle norme di esercizio ed è recentemente aumentata a seguito dell'incremento di 2 unità del numero di istruttori alla condotta ed alla scorta richiesto in ossequio alle indicazioni dell'art.5 Decreto ANSF 14/2009.

I costi sono stati ottenuti partendo dagli effettivi costi storici a bilancio dei singoli fattori. Per quanto attiene la stima dei costi relativi al personale si è tenuto conto del turnover atteso, che consente di ridurre il costo totale anche in presenza di un potenziale incremento di produzione e d'organico. L'impatto di questi fattori è differenziato sulle due direttrici Foggia-Lucera e Foggia-San Severo-Peschici, in quanto gli accordi contrattuali di secondo livello non vengono applicati nel primo caso a tutto il personale, nel secondo al solo personale neoassunto.

Il costo unitario del personale è un costo medio ottenuto dai costi storici intervenuti fino al 2020. Trattandosi di costi medi, i costi unitari sono considerati costanti durante la vigenza del contratto, la variazione è legata agli adeguamenti contrattuali che potranno intervenire e all'incremento istat.

I costi di processo di condotta e scorta sono stati ottenuti dai valori a bilancio e rapportando tale valore ai treni-km prodotti. Il valore medio del costo per treno-km è stato quindi assunto come stima dei costi di processo per la condotta e la scorta valido per l'intera durata del Contratto di Servizio, al netto dell'adeguamento all'inflazione.

Il fabbisogno di personale e i treni-km da produrre, che sono i due driver di costo dei costi di condotta e scorta, sono costanti durante la vigenza del Contratto di Servizio.

Si annota che il fabbisogno di personale è stato stabilito in base alle esigenze di esercizio (produzione) e alle vigenti esigenze regolamentari di sicurezza.

Manutenzione.

I costi di manutenzione comprendono il costo del personale, il costo dei materiali per le operazioni di manutenzione effettuate direttamente ed i costi per le manutenzioni effettuate in service e gli altri costi di processo.

Il costo unitario del personale è un costo medio ottenuto dal monitoraggio dei costi al 2020. Trattandosi di costi medi, i costi unitari sono considerati costanti durante la vigenza del contratto. Il fabbisogno di personale è stato determinato in base alle esigenze previste di manutenzione ed è costante durante la vigenza del Contratto di Servizio.

Il costo dei materiali per la manutenzione è stato ottenuto considerando la media dei relativi dati storici (escludendo ciò che rientra nelle manutenzioni indicate al capoverso seguente) rapportata al numero di casse manutenute, assunto come driver dei costi di manutenzione. La stima così ottenuta è un valore medio unitario assunto costante durante il Contratto di Servizio. Il costo complessivo dei materiali per la manutenzione varia all'uscita di servizio delle elettromotrici meno recenti (una cassa ciascuna) e all'ingresso in flotta dei nuovi elettrotreni (3 casse ciascuno). Aumenta quindi il valore del driver (numero di casse) e di conseguenza i costi dei materiali per la manutenzione. Completata la variazione della flotta, il valore complessivo del costo dei materiali di manutenzione rimane costante (al netto dell'inflazione), restando costanti il driver ed il costo unitario.

Il costo delle manutenzioni programmate è stato stimato dai valori di costo di ciascuna delle manutenzioni richieste per ciascun rotabile a scadenze determinate dalle percorrenze totalizzate (ad esempio al milione di km percorsi) o a scadenze temporali a partire dal momento dell'immissione in servizio (ad esempio: ogni anno, ogni quadriennio e così via). Il valore di ciascun intervento di manutenzione per ciascun tipo di rotabile è stato ottenuto dalle previsioni dei costi dell'impresa ferroviaria. Per i rotabili di futura immissione in servizio sono state assunte esigenze di manutenzione e costi uguali a quelli degli elettrotreni di più recente acquisto. I costi di ciascun intervento di manutenzione così individuati sono stati assunti, escludendo l'adeguamento inflattivo, costanti nel corso del contratto di servizio. L'andamento variabile del complesso dei costi delle manutenzioni programmate nel corso degli anni è dovuto alla presenza di gruppi di materiale rotabile che vanno contemporaneamente incontro a manutenzioni legate a scadenze temporali o chilometriche che comportano rilevanti oneri concentrati. La variazione nel tempo degli oneri di manutenzione è anche legata all'esclusione dal servizio a contratto delle tre elettromotrici ALe080 rimanenti e all'inserimento tra il 2025 e il 2027 di tre nuovi elettrotreni.

I costi di processo della manutenzione sono stati ottenuti riclassificando i dati storici di bilancio del quinquennio 2013-2017 e dagli adeguamenti intervenuti fino al 2020 e rapportando il valore ottenuto al numero di treni-km prodotti. Il valore medio del costo per treno-km è stato quindi assunto come stima dei costi unitari di processo per la gestione della circolazione validi per l'intera durata del Contratto di Servizio. Dal momento che i treni-km da produrre da CdS sono costanti, è costante l'andamento dei costi annuali di processo di gestione della circolazione al netto dell'adeguamento all'inflazione. E' stato incluso in questi costi il costo dell'energia destinata all'officina, assunto costante e pari alla media degli stessi costi per il quinquennio 2013-2017. Sono state considerate variazioni del prezzo dell'energia nel corso della vigenza del CdS da riferire all'adeguamento all'inflazione perché, come evidenziato nella sezione dedicata ai costi di energia per la trazione su linee FdG, il prezzo dell'energia non ha subito forti oscillazioni nel quinquennio 2014 -2019.

Il completamento del rinnovo del parco rotabile si associa ad un processo di razionalizzazione delle attività manutentive, che si prevede vengano concentrate nel solo impianto di Foggia, condotto a piena capacità operativa, e lasciando all'impianto di San Severo le sole funzioni di rimessa.

E' opportuno segnalare che le ridotte dimensioni del parco rotabile fanno sì che gli oneri associati ai programmi di manutenzione ciclica determinino un andamento erratico dei costi di manutenzione complessivi, rendendo tra l'altro poco leggibili le tendenze di efficientamento identificate dal PEF.

In particolare, va evidenziato che nel quinquennio storico di osservazione 2012-2016 questi oneri sono stati influenzati al ribasso dal recente rinnovo della flotta dei rotabili, i cui costi di manutenzione ciclica si riverberano nei periodi successivi (a partire dalle prime revisioni carrelli, effettuate nell'anno 2018).

Pulizie. Le pulizie sono fornite da imprese terze. Il costo delle pulizie è stato determinato a partire dai costi per la pulizia dei treni **per il 2017 rapportati al numero di casse, assunto come driver dei costi di pulizia. Gli incrementi dei costi delle pulizie riscontrabili sul PEF sono dovuti alla sostituzione di tre elettromotrici (ad una cassa ciascuna) con elettrotreni** (ciascuno a tre casse). Dal momento che il numero di casse dei treni impiegati per il servizio è il driver dei costi di pulizia, questi aumentano in corrispondenza del cambio di materiale rotabile (periodo 2025-2027) per poi rimanere costanti, escludendo l'adeguamento inflattivo, perché il parco rotabile rimane immutato.

Commerciale. Si tratta di costi che comprendono il personale commerciale, i servizi informatici, le provvigioni alle agenzie, i costi connessi alle biglietterie e alla raccolta degli incassi e altri costi di marketing. L'andamento in lieve incremento nell'arco della durata del redigendo CdS è dovuto all'atteso aumento delle provvigioni alle agenzie, diretta conseguenza degli aumenti di ricavi da biglietti, e all'adeguamento inflattivo.

Il costo unitario del personale commerciale è un costo medio ottenuto dai costi storici al 2017 e dagli adeguamenti intervenuti fino al 2020. Trattandosi di costi medi, i costi unitari sono considerati costanti durante la vigenza del contratto. Il fabbisogno di personale è stato determinato in base alle esigenze commerciali legate ai servizi oggetto del CdS ed è costante durante la vigenza del contratto. I valori di numerosità del personale sono stati determinati in ragione delle accresciute necessità derivanti dalla moltiplicazione dei canali di vendita e delle crescenti esigenze di customer care. Anche in relazione al dettato del c.461 L.244/2007, l'organico dell'area subisce un incremento consistente (da 1 a 4 unità), ciò nonostante, l'incidenza dei costi commerciali e di marketing si mantiene limitata (intorno al 7% del totale all'orizzonte 2033).

Il costo unitario dei servizi amministrativi ed informatici è stato ottenuto a partire dalla riclassificazione dei dati storici per il quinquennio 2013-2017 e dagli adeguamenti intervenuti fino al 2020, rapportando il valore al numero di persone impiegate per le funzioni commerciali, assunto come driver. Il costo di previsione è stato quindi stimato moltiplicando il costo unitario per il numero di impiegati commerciali. Questo numero è stato definito dall'IF e non prevede variazioni nel corso del contratto, al netto dell'inflazione. Il costo complessivo dei servizi amministrativi ed informatici risulta quindi costante nel corso del contratto (non considerando l'inflazione) essendo costanti i fattori che lo determinano.

Le provvigioni alle agenzie sono legate al valore dei titoli di viaggio venduti. È stata determinata l'incidenza percentuale complessiva delle provvigioni sul valore dei titoli di viaggio venduti. Questa è stata assunta come stima dell'incidenza delle provvigioni alle agenzie sul valore dei titoli venduti nel corso del contratto. Il risultante valore annuo complessivo delle provvigioni alle agenzie segue quindi lo stesso andamento delle previsioni dei ricavi da mercato.

Gli altri costi di marketing sono stati ottenuti considerando la media dei costi di marketing rapportata ai treni-km, impiegati come driver perché misura del servizio erogato. Questo valore medio è stato assunto come rappresentativo dei costi unitari di marketing per gli anni del contratto. I costi di marketing nel corso del contratto sono quindi ottenuti dal valore unitario moltiplicato per i treni-km erogati.

I costi di manutenzione, pulizia biglietterie e raccolta incassi sono stati ottenuti come stima da riclassificazione del bilancio più recente e considerati costanti nel corso del contratto, al netto dell'adeguamento all'inflazione.

Direzione e Amministrazione. Comprende i costi del personale (dirigenti e personale amministrativo) servizi informatici, uso dei fabbricati per le attività pertinenti e altri costi di processo. La numerosità di questa parte del personale rimane costante perché non sono previste variazioni organizzative che possano incidere sui costi di direzione ed amministrazione.

I costi unitari rispettivamente dei dirigenti e del personale amministrativo sono costi medi ottenuti dai costi storici al 2017 e dagli adeguamenti intervenuti fino al 2020. Trattandosi di costi medi, i costi unitari sono considerati costanti durante la vigenza del contratto eccetto che per gli adeguamenti contrattuali che potranno intervenire. Il fabbisogno di personale è stato determinato in base alle esigenze legate ai servizi oggetto del CdS ed è costante durante la vigenza del contratto.

Il costo d'uso dei fabbricati è stato determinato come stima del canone di locazione degli uffici utilizzati dalla direzione generale .

I costi di processo legati alla direzione e amministrazione sono stati ottenuti riclassificando i dati storici di bilancio del quinquennio 2013-2017 adeguati al 2020. Il valore di riferimento è stato rapportato nel periodo di vigenza del redigendo contratto, ai treni-km prodotti, e questo assunto come driver di questi costi. Il valore medio del costo per treno-km è stato quindi preso come stima dei costi unitari di processo della direzione e amministrazione validi per l'intera durata del CdS. Dal momento che i treni-km da produrre da CdS sono costanti, è costante l'andamento dei costi annuali di processo se considerato al netto dell'inflazione.

La seguente tabella riporta i costi di processo indicati nel PEF del redigendo CdS. Tutti i valori sono stati assunti dal PEF secondo il principio dei costi pertinenti, prendendo in esame unicamente i processi produttivi direttamente attinenti il servizio ferroviario sulle due direttrici in esame. I valori su cui è stato sviluppato il PEF e che sono riportati in questo PRO tengono conto dell'inflazione. Pertanto il confronto avverrà tra PEF e conto economico a consuntivo (CER).

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Accesso infrastruttura – FdG	*1.190*	*1.496*	*1.509*	*1.523*	*1.536*	*1.550*	*1.564*	*1.578*	*1.592*	*1.607*	*1.621*	*1.636*	*1.650*	*1.650*
Accesso infrastruttura – RFI	*570*	*641*	*647*	*652*	*658*	*664*	*670*	*676*	*682*	*688*	*695*	*701*	*707*	*707*
Energia – FdG	*443*	*327*	*330*	*333*	*336*	*339*	*342*	*345*	*349*	*352*	*355*	*358*	*361*	*361*
Energia – RFI	*20*	*79*	*80*	*81*	*81*	*82*	*83*	*84*	*85*	*86*	*86*	*87*	*88*	*88*
Accesso infrastruttura	***2.223***	***2.543***	***2.566***	***2.589***	***2.612***	***2.636***	***2.660***	***2.684***	***2.708***	***2.732***	***2.757***	***2.782***	***2.807***	***2.807***
Gestione circolazione	*1.676*	*1.551*	*1.566*	*1.582*	*1.597*	*1.617*	*1.636*	*1.657*	*1.674*	*1.692*	*1.709*	*1.727*	*1.745*	*1.763*
Condotta e scorta	*2.377*	*2.561*	*2.584*	*2.607*	*2.631*	*2.655*	*2.679*	*2.703*	*2.734*	*2.765*	*2.796*	*2.828*	*2.860*	*2.893*
Manutenzione	*1.725*	*2.057*	*1.653*	*1.709*	*1.652*	*1.687*	*1.669*	*1.747*	*1.980*	*1.789*	*1.820*	*2.173*	*1.756*	*1.803*
Pulizie	*346*	*339*	*342*	*347*	*351*	*385*	*405*	*456*	*462*	*468*	*474*	*480*	*487*	*493*
Commerciale	*681*	*806*	*814*	*842*	*892*	*904*	*919*	*932*	*945*	*959*	*973*	*987*	*1.001*	*1.015*
Direzione e Amministrazione	*2.335*	*1.928*	*1.860*	*1.879*	*1.897*	*2.005*	*2.025*	*2.045*	*2.065*	*2.086*	*2.107*	*2.222*	*2.244*	*2.266*
Costi di processo	**11.363**	**11.785**	**11.384**	**11.554**	**11.632**	**11.888**	**11.992**	**12.224**	**12.569**	**12.490**	**12.636**	**13.199**	**12.899**	**13.041**

AMMORTAMENTI

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

CONTO ECONOMICO 2022 - 2033 12 ANNI - Valori in migliaia di euro	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	**2033**
Ammortamenti	1.336	1.256	994	431	480	719	839	681	681	681	617	526

Le quote di ammortamento degli elettrotreni oggetto di cofinanziamento inseriti nel PEF, si riferiscono esclusivamente alla parte dei beni acquisita da Ferrovie del Gargano.

REMUNERAZIONE CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN)

CONTO ECONOMICO 2022 - 2033 12 ANNI - Valori in migliaia di euro	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	**2033**
Remunerazione CIN	383	370	419	495	568	619	666	712	758	800	858	921

Il tasso di remunerazione del CIN previsto è pari a 6,23%, pari al WACC. (ex all. a) alla Delibera n. 65/2020 del 12 marzo 2020.

Il CIN è costituito da:

- Circolante Netto (cassa + attivo circolante – passivo circolante)
- Attivo Immobilizzato

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

3. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA

3.1 IL RECUPERO DI EFFICIENZA DEL COSTO OPERATIVO PER TRENO*KM

3.1.0 INTRODUZIONE

Sono riportati nelle tabelle seguenti gli indicatori di efficienza, produttività ed efficacia di cui all'annesso 2 della Delibera ART 120/2018.

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

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

INDICATORI DI EFFICIENZA - RICAVI		
Nome	**Formulazione**	**Note**
Ricavi da traffico per treno-km	ricavi da traffico/treni-km	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla

Ricavi da traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	vendita dei titoli di viaggio al netto dell'IVA.
Ricavi da traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	I ricavi totali sono dati dalla somma dei corrispettivi da contratto di servizio, dei ricavi da traffico e da altri ricavi.
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	
Ricavi da totali/pax-km	ricavi da totali/pax-km	
Coverage ratio	ricavi da traffico/costi operativi	

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

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

3.1.1 INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA

Applicando quanto disposto dalla Misura 2.4 della Delibera ART 120/18, la Regione Puglia ha richiesto all'ART di rendere disponibili i valori percentuali relativi al recupero di efficienza del costo operativo, determinato sulla base della metodologia illustrata nell'Annesso 1 della Delibera ART 120/2018 utilizzando una funzione Cobb-Douglas, da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione degli obiettivi di efficienza. I valori resi disponibili dall'ART sono separati per linea e corrispondono ad una riduzione dei costi operativi unitari pari:

- al -4,89% per la linea Foggia-San Severo-Peschici;
- al -9,47% per la linea Foggia-Lucera.

Questi valori erano stati forniti con riferimento ad un periodo regolatorio di 5 anni, nell'ipotesi iniziale di un CdS di 15 anni di durata. Le tabelle che seguono riportano i parametri di efficienza operativa trasmessi dall'ART separatamente per ciascuna linea. Quest'ultima tabella è stata compilata per rendere confrontabili i valori storici e quelli concordati per il PRO. Va tuttavia rilevato che la confrontabilità completa non può essere ottenuta perché la ripartizione dei costi tra le due linee per il PRO è stata effettuata con criteri che fanno riferimento a driver di processo, diversi da quelli usati in passato per raccogliere i valori statistici. Inoltre, in considerazione dell'unificazione dell'esercizio sulle due linee in un unico CdS, si è calcolata la media ponderata dei due valori, che verrà assunta a riferimento per l'analisi del Contratto considerato nel suo complesso.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA (ART)	**media linee (elab. su dati ART)**	**media (a)**	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
Linea Foggia-Lucera	euro/treno-km	6,503	5,654	6,995	6,497	5,603	7,002

Linea S.Severo Peschici	euro/treno-km	8,857	7,765	9,71	8,848	7,773	9,719
Media ponderata*	euro/treno-km	7,990	6,988	8,710	7,982	6,974	8,718

**elaborazione su dati ART*

Nel leggere questi dati sono state tenute presenti le seguenti considerazioni (sono richiamati tra parentesi paragrafi della relazione istruttoria della Delibera 120/18 da cui le considerazioni sono desunte):

- (paragrafi 2.2.3 e 2.4.51) il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo è da assumersi come riferimento, stando alla lettera della Delibera 120 e, analogamente, i valori degli indicatori di cui all'annesso 2 sono da assumere come termini di confronto. Il paragrafo 2.2.3 della relazione istruttoria in particolare chiarisce che "Ciò significa che, nel pieno rispetto delle prerogative degli enti affidanti e dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, la fissazione in concreto degli obiettivi di efficacia e di efficienza rimane in capo agli enti affidanti, i quali, nell'ambito dell'istruttoria di propria competenza, terranno conto dei valori elaborati dall'Autorità, da assumere come benchmark." Il concetto è ribadito al paragrafo 2.4.51.
- (paragrafo 2.4.29) la scelta della più idonea modalità di specificazione degli indicatori connessi al recupero di efficienza resta nella discrezionalità dell'EA, con riferimento sia alla loro tipologia, sia alla tempistica relativa all'accertamento ed alla verifica delle prestazioni;
- (paragrafo 2.4.37) la misura 2.8 del Documento non limita la scelta dell'EA ai fattori di contesto di cui all'elenco fornito, ma lascia la possibilità di inserire nel PRO ulteriori eventuali fattori ritenuti rilevanti, anche in relazione a fattori puntuali, come ad esempio il tasso di evasione, la qualità del servizio percepito dall'utenza, l'evoluzione delle tecnologie informatiche, l'accessibilità ed attrattività delle stazioni, ecc.
- (paragrafo 2.4.40) nello spiegare perché non sono stati compresi nei costi monitorati gli investimenti e gli ammortamenti, l'ART rileva che i costi di capitale hanno andamenti erratici. Va notato che lo stesso vale per una categoria di costi rilevante per l'efficientamento e significativa per entità: i costi di manutenzione. Nel caso di FdG stante il parco mezzi limitato con più mezzi che giungono contemporaneamente alle scadenze di manutenzione periodiche o in base alle percorrenze, la progressione dei costi operativi è fortemente influenzata e resa erratica dai picchi di costi di manutenzione che nel PEF in perfezionamento sono stati livellati con accantonamenti.

A fronte di quanto sopra esposto vanno anche considerate in modo articolato le condizioni operative di riferimento per la produzione del servizio ferroviario sulla rete oggetto del presente redigendo CdS, tenendo conto di fattori aggiuntivi come specificato al punto 8 della Misura 2 della Delibera 120/18 ("ai fini della individuazione degli obiettivi, l'EA tiene conto, tra l'altro, degli investimenti previsti in materiale rotabile ed in infrastrutture […] e dei seguenti fattori di contesto: […] "). Tra i fattori di contesto rilevanti si annoverano:

Per i servizi sulla linea Foggia-San Severo-Peschici

- il fatto che gli investimenti previsti determinino un incremento di offerta, valutata in posti-km, a sostanziale parità di treni-km prodotti, con contestuale necessità di rapportare i costi operativi anche ai posti-km;
- il fatto che gli investimenti in corso, finalizzati ad incrementare non soltanto il comfort ma anche l'affidabilità del servizio, a tutto vantaggio dell'utenza e dunque dell'attrattività del servizio stesso, abbiano come contropartita una maggiore attenzione per la manutenzione, anche ciclica, dei rotabili;
- il fatto che l'offerta ferroviaria sia in parte prodotta su una relazione che impone limitazioni di velocità per motivi di sicurezza (la parte più orientale della San Severo-Peschici) e in parte sia su un'infrastruttura tortuosa e acclive (la stessa San Severo-Peschici nel tratto di monte).

Per i servizi sulla linea Foggia-Lucera

- il fatto che l'offerta ferroviaria in oggetto sia prodotta su una relazione molto breve, con contestuale limitazione all'efficienza tecnicamente conseguibile in termini di costi operativi per treno-km, a parità di condizioni esterne.

Stante quanto sopra esposto e atteso che il PEF sottostante il redigendo CdS è stato discusso e approvato dalle parti, queste hanno concordato come valori target dell'indicatore di efficienza operativa il valore che, per ciascun anno del periodo regolatorio, discende dai costi operativi iscritti a PEF e dalla produzione stabilita dal redigendo CdS.

Inoltre al fine di rappresentare al meglio l'andamento della gestione vengono di seguito esposti tutti gli indicatori con comparazione sia sull'anno base 2020 che sulla media dell'ultimo triennio (2018/2020), per mitigare gli effetti Covid19 causati sull'ultima annualità consuntivata (2020).

Il trend costo operativo / treno km, per entrambe le linee, è così rappresentato:

tabella con confronto anno base 2020

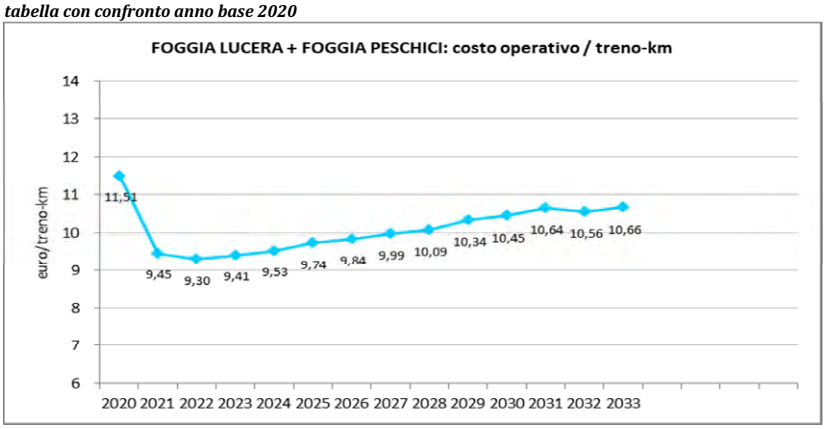
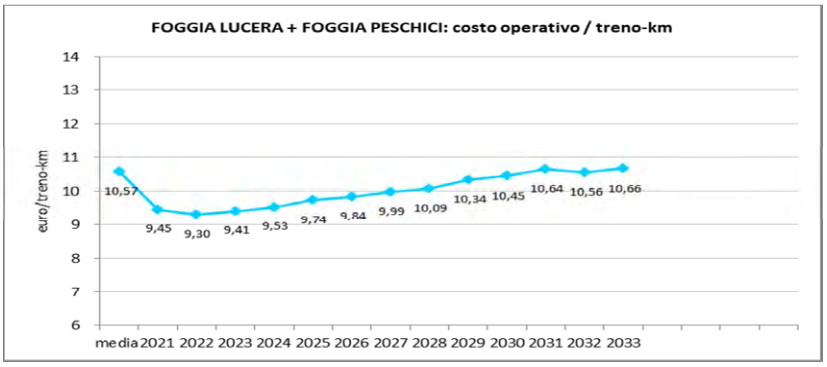


tabella con confronto media triennio 2018-2020



In linea di massima l'efficientamento stimato nel primo periodo regolatorio deriva dall'aumento programmato del numero dei km e da una politica di razionalizzazione di costi operativi che si basa sulla ottimizzazione delle sinergie tra le due linee ferroviarie. In particolare i costi di manutenzione, sono stati recentemente efficientati con la costruzione e l'attrezzaggio di un capannone di manutenzione per elettrotreni ed elettromotrici nel deposito di Foggia e il trasferimento in tale stabilimento delle operazioni di manutenzione dei treni dedicati all'espletamento dei servizi oggetto di questo redigendo CdS dall'officina di San Severo, resa obsoleta dalle pratiche di manutenzione correnti e dall'evoluzione dei rotabili. Ad ulteriore supporto della lettura di questi dati si annota che il costo operativo riportato comprende gli accantonamenti previsti per livellare l'effetto dei costi di manutenzione concentrati in anni specifici a causa delle scadenze contemporanee di manutenzione per più elementi del parco rotabile.

Nel secondo e terzo periodo regolatorio i costi operativi rimangono sostanzialmente costanti, e la variazione è legata principalmente agli effetti inflazionistici, e all'aumento degli oneri di manutenzione dovuti all'incremento della flotta che permetterà di produrre più posti-km.

La tabella che segue riporta l'andamento del target dell'indicatore di efficienza operativa per il "***complesso***" dei servizi previsti dal redigendo CdS. Il costo operativo, coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018, non comprende i costi di accesso all'infrastruttura (pedaggi).

tabella con confronto media triennio 2018-2020

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA															
Periodi regolatori				1 periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		media 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo / treno-km	euro/ treno-km	**10,57**	**9,45**	**9,30**	**9,41**	**9,53**	**9,74**	**9,84**	**9,99**	**10,09**	**10,34**	**10,45**	**10,64**	**10,56**	**10,66**
variazione su media 2018-2020		-	0,00%	-11,95%	-10,99%	-9,84%	-7,87%	-6,84%	-5,50%	-4,54%	-2,10%	-1,13%	0,73%	-0,10%	0,88%
media periodo regolatorio su base triennale					-10,93%			-6,74%			-2,59%			0,50%	
media periodo regolatorio su base quinquennale						-9,50%									

Nel dettaglio la riduzione del costo operativo nel primo periodo regolatorio (2022/2024) evidenzia un efficientamento complessivo del 10,93 %, considerando come base di riferimento i dati consuntivi medi del triennio 2018-2020.

L'efficientamento conseguito ha reso possibile una previsione di riduzione del corrispettivo del 1,45% a partire dall'anno 2027, e sino alla fine del periodo contrattuale.

3.1.2 INDICATORI DI EFFICIENZA - COSTI

Gli indicatori di efficienza-costi, così come definiti dalla Delibera 120/18, sono riportati con i valori obiettivo risultanti dal PEF sottostante il redigendo CdS, che è stato discusso e approvato dalle parti. Queste hanno concordato come valori target dell'indicatore di efficienza operativa il valore che, per ciascun anno del periodo regolatorio, discende dai costi iscritti a PEF e dalla produzione stabilita dal redigendo CdS. Si annota che il costo operativo considerato, coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018, non comprende i costi di accesso all'infrastruttura (pedaggi).

Tabella degli indicatori efficienza costi confronto anno base 2020

INDICATORI DI EFFICIENZA – COSTI															
Periodi regolatori				1 periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo/posto-km	euro/ posto-km	0,076	0,062	0,057	0,057	0,058	0,059	0,053	0,048	0,049	0,050	0,050	0,051	0,051	0,051
costo operativo/pax-km	euro/ pax-km	0,778	0,774	0,508	0,308	0,312	0,319	0,323	0,327	0,330	0,339	0,342	0,349	0,346	0,349
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	114,154	128,116	102,933	106,418	102,857	105,041	103,959	108,805	123,317	111,404	113,372	135,363	109,345	112,301
costo manutenzione/treni-km	euro/ treno-km	2,049	2,016	1,619	1,674	1,618	1,653	1,636	1,712	1,940	1,753	1,784	2,130	1,720	1,767
costo manutenzione/costi operativi	**indice**	**17,81%**	**21,32%**	**17,41%**	**17,80%**	**16,99%**	**16,98%**	**16,62%**	**17,14%**	**19,24%**	**16,94%**	**17,07%**	**20,01%**	**16,30%**	**16,58%**
costo manutenzione*/h servizio treni	***euro/ h***	119,712	128,116	119,499	120,060	120,626	121,283	121,903	122,616	123,317	133,923	134,639	135,363	123,739	124,478
costo manutenzione*/treni-km	***euro/ treno-km***	2,149	2,016	1,880	1,889	1,898	1,908	1,918	1,929	1,940	2,107	2,118	2,130	1,947	1,958
costo manutenzione*/costi operativi	***indice***	**18,67%**	**21,32%**	**20,21%**	**20,08%**	**19,92%**	**19,60%**	**19,48%**	**19,32%**	**19,24%**	**20,37%**	**20,28%**	**20,01%**	**18,44%**	**18,37%**

Inoltre al fine di rappresentare al meglio l'analisi degli indicatori viene di seguito esposta la comparazione con i dati medi dell'ultimo triennio(2018/2020) , per mitigare gli effetti Covid causati sull'ultima annualità consuntivata (2020).

Tabella degli indicatori efficienza costi confronto media triennio 2018-2020

INDICATORI DI EFFICIENZA – COSTI															
Periodi regolatori				**1 periodo regolatorio**			**II periodo regolatorio**			**III periodo regolatorio**			**IV periodo regolatorio**		
Anni di vigenza del redigendo CdS		media	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo/posto-km	euro/ posto-km	0,069	0,058	0,057	0,057	0,058	0,059	0,053	0,048	0,049	0,050	0,050	0,051	0,051	0,051
costo operativo/pax-km	euro/ pax-km	0,394	0,774	0,508	0,308	0,312	0,319	0,323	0,327	0,330	0,339	0,342	0,349	0,346	0,349
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	116,742	128,116	102,933	106,418	102,857	105,041	103,959	108,805	123,317	111,404	113,372	135,363	109,345	112,301
costo manutenzione/treni-km	euro/ treno-km	2,046	2,016	1,619	1,674	1,618	1,653	1,636	1,712	1,940	1,753	1,784	2,130	1,720	1,767
costo manutenzione/costi operativi	**indice**	**19,36%**	**21,32%**	**17,41%**	**17,80%**	**16,99%**	**16,98%**	**16,62%**	**17,14%**	**19,24%**	**16,94%**	**17,07%**	**20,01%**	**16,30%**	**16,58%**
costo manutenzione*/h servizio treni	***euro/ h***	118,612	128,116	119,499	120,060	120,626	121,283	121,903	122,616	123,317	133,923	134,639	135,363	123,739	124,478
costo manutenzione*/treni-km	***euro/ treno-km***	2,078	2,016	1,880	1,889	1,898	1,908	1,918	1,929	1,940	2,107	2,118	2,130	1,947	1,958
costo manutenzione*/costi operativi	***indice***	**19,67%**	**21,32%**	**20,21%**	**20,08%**	**19,92%**	**19,60%**	**19,48%**	**19,32%**	**19,24%**	**20,37%**	**20,28%**	**20,01%**	**18,44%**	**18,37%**

Costo operativo/posto- Km

Al termine del primo periodo regolatorio si attende una riduzione:

- rispetto all'anno 2020, del 23,68%; (effetto covid)
- rispetto alla media triennale 2018-2020 del 15,94%;
- mentre la riduzione attesa rispetto ai parametri medi storici forniti dall'Art è del 19,44%.

Negli anni successivi del redigendo CdS l'obiettivo è un costo operativo per posto-km costante. I valori target per gli anni seguenti l'inserimento dei tre nuovi elettrotreni sono conservativi perché non tengono conto dei posti-km in più offerti a parità di treni-km sulla tratta San Nicandro-San Severo-Foggia dal momento che gli strumenti regionali per l'eliminazione delle autolinee parallele non sono ancora perfezionati. Si rammenta tuttavia che il PEF a fronte dell'efficientamento del primo periodo regolatorio, e congiuntamente all'eventuale trasferimento di viaggiatori dalle autolinee parallele per l'entrata in funzione del nuovo materiale rotabile, una riduzione del corrispettivo kilometrico inflazionato del 1,445% per la linea Foggia-San Severo-Peschici; in valori assoluti da euro 9,23 ad euro 9,18 a far data dal 2027.

Costo operativo/pax- km

Al termine del primo periodo regolatorio si attende una riduzione:

- rispetto all'anno 2020, del 50,90%; (effetto Covid)
- rispetto alla media triennale 2018-2020 del 20,81%
- mentre la riduzione attesa rispetto ai parametri medi storici forniti dall'Art è del 25,71%.

Il costo operativo per passeggero-km è fortemente influenzato anche per gli anni 2021 e 2022 dall'attesa riduzione di passeggeri-km legata all'emergenza covid-19 ed alle sue conseguenze più ampie in termini di bisogni di mobilità delle persone.

Non è stato inserito nei calcoli l'aumento di passeggeri-km che avverrebbe in seguito all'eliminazione delle autolinee parallele alla ferrovia tra San Severo e Foggia, operazione per la quale è funzionale l'esercizio della tratta con composizioni doppie di elettrotreni. Tale scelta conservativa è stata effettuata perché l'eliminazione delle autolinee parallele, per quanto discussa nel corso delle interlocuzioni per questo Contratto di Servizio, non è ancora prevista dagli strumenti di pianificazione dei trasporti pubblici della Regione.

Costo manutenzione/h servizio treni

Al termine del primo periodo regolatorio si attende una variazione:

- rispetto all'anno 2020, una riduzione del 9,90%;
- rispetto alla media triennale 2018-2020, una riduzione del 11,89%
- mentre si registra un incremento atteso del 21,23% rispetto ai parametri medi storici forniti dall'Art.

La variabilità nel tempo dei costi di manutenzione è legata, come già notato, al parco rotabili di dimensioni contenute ed alla necessità di sottoporre più unità coeve del parco a manutenzione particolarmente onerose negli stessi anni.

Costo manutenzione/treni-km (*senza accantonamenti rif. Indice 2020: € 2,049*)

Al termine del primo periodo regolatorio si attende una variazione:

- rispetto all'anno 2020, una riduzione del 21,03%;
- rispetto alla media triennale 2018-2020, una riduzione del 20,91%
- mentre si registra un incremento atteso del 2,93% rispetto ai parametri medi storici forniti dall'Art.

Costo manutenzione/costi operativi (*senza accantonamenti rif. Indice 2020: 17,81%*)

Al termine del primo periodo regolatorio si attende una riduzione:

- rispetto all'anno 2020, del 4,60%;
- rispetto alla media triennale 2018-2020, del 12,24%
- mentre si registra una riduzione del 2,93% rispetto ai parametri medi storici forniti dall'Art.

Si apprezza dalle tabelle di valori target coerenti con il PEF la riduzione dell'incidenza dei costi di manutenzione sui costi operativi conseguita nell'arco del primo triennio di CdS con l'esclusione dal servizio delle elettromotrici ALE80. Si annota, inoltre, che i costi di manutenzione sono stati recentemente efficientati con la costruzione e l'attrezzaggio di un capannone di manutenzione per elettrotreni nel deposito di Foggia e il trasferimento in tale stabilimento delle operazioni di manutenzione dei treni dedicati all'espletamento dei servizi oggetto di questo redigendo CdS dall'officina di San Severo. L'impiego di quest'ultima era stato reso obsoleto dalle pratiche di manutenzione correnti e dall'evoluzione dei rotabili. La localizzazione dell'officina a Foggia ha reso disponibile l'impianto di manutenzione in una località che è parte dei percorsi di entrambe le linee eliminando così la necessità di trasferimenti da/verso San Severo per i rotabili non impiegati sul Gargano.

Le righe in grigio della tabella considerano i tre indicatori di efficienza costi relativi alla manutenzione comprensivi degli accantonamenti pianificati nel PEF allegato al redigendo CdS per attenuare gli effetti delle variazioni del costo di manutenzione.

Le tabelle che seguono riportano i parametri efficienza costi trasmessi dall'ART separatamente per ciascuna linea e una tabella con la media pesata delle due linee elaborata sulla base dei dati storici ART. Quest'ultima tabella è stata compilata per rendere confrontabili i valori storici e quelli concordati per il PRO. Va tuttavia rilevato che la confrontabilità completa non può essere ottenuta perché la ripartizione dei costi tra le due linee per il PRO è stata effettuata con criteri che fanno riferimento a driver di processo, diversi da quelli usati in passato per raccogliere i valori statistici.

Con riferimento agli indicatori che includono il costo operativo si rimanda ai fattori di contesto già discussi mentre si rimarca che i valori degli indicatori che si riferiscono ai passeggeri-km per il 2021 e 2022 non possono essere nella traccia dei dati storici perché riflettono la situazione dovuta alla riduzione di passeggeri causata dal covid-19. Gli obiettivi per i parametri riguardanti i costi operativi sono compresi negli intervalli ottenuti dalla media pesata dei dati storici ART, avendo cura di non confrontare i dati del costo operativo/pax-km per il 2021 e 2022 perché influenzati negativamente dalla riduzione di passeggeri-km causata dal covid-19.

Non emergono significativi scostamenti dagli obiettivi.

EFFICIENZA-COSTI (ART)	**Foggia-Lucera**	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
costo operativo/posto-km	euro/posto-km	0,042	0,038	0,045	0,042	0,037	0,045
costo operativo/pax-km	euro/pax-km	0,191	0,176	0,206	0,19	0,174	0,206
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	59,433	31,5	84,021	59,413	31,216	84,021

costo manutenzione/treni-km	euro/treno-km	0,969	0,515	1,374	0,969	0,51	1,374
costo manutenzione/costi operativi	indice	14,68%	9,11%	20,25%	14,68%	9,11%	20,25%

EFFICIENZA-COSTI (ART)	**S.Severo-Peschici**	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
costo operativo/posto-km	euro/posto-km	0,090	0,065	0,117	0,090	0,065	0,117
costo operativo/pax-km	euro/pax-km	0,553	0,371	0,737	0,552	0,371	0,730
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	104,306	70,873	127,175	104,211	70,873	127,302
costo manutenzione/treni-km	euro/treno-km	1,924	1,250	2,477	1,922	1,250	2,479
costo manutenzione/costi operativi	indice	21,73%	13,94%	26,47%	21.73%	13,94%	26,47%

EFFICIENZA-COSTI	**media linee (elab. su dati ART)**	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
costo operativo/posto-km	euro/posto-km	0,072	0,055	0,090	0,072	0,055	0,090
costo operativo/pax-km	euro/pax-km	0,420	0,299	0,541	0,419	0,298	0,537
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	87,780	56,372	111,282	87,713	56,268	111,362
costo manutenzione/treni-km	euro/treno-km	1,572	0,979	2,071	1,571	0,977	2,072
costo manutenzione/costi operativi	indice	19,13%	12,16%	24,18%	19,13%	12,16%	24,18%

Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa rispetto ai costi durante il periodo di affidamento del CdS, presentati in precedenza ,sono riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al CdS redigendo.

3.1.3 INDICATORI DI EFFICIENZA - RICAVI

Le Parti hanno concordato i seguenti valori target per gli indicatori di efficienza – ricavi

Tabella degli indicatori efficienza ricavi confronto anno base 2020

INDICATORI DI EFFICIENZA – RICAVI															
Periodi regolatori				**1 periodo regolatorio**			**II periodo regolatorio**			**III periodo regolatorio**			**IVperiodo regolatorio**		
Anni di vigenza del redigendo CdS		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ricavi da traffico/treni-km	euro/ treno-km	1,050	0,692	0,707	1,070	1,834	1,850	1,890	1,907	1,924	1,942	1,959	1,977	1,995	2,013
ricavi da traffico/posti-km a sedere	euro/ posto-km	0,007	0,005	0,004	0,007	0,011	0,011	0,010	0,009	0,009	0,009	0,009	0,010	0,010	0,010
ricavi da traffico/pax-km	euro/ pax-km	0,071	0,057	0,039	0,035	0,060	0,061	0,062	0,062	0,063	0,064	0,064	0,065	0,065	0,066
ricavi totali/ treno-km	euro/ treno-km	12,849	9,518	9,612	10,056	10,901	10,999	11,121	11,136	11,236	11,337	11,439	11,542	11,646	11,751
ricavi totali/posti-km a sedere	euro/ posto-km	0,085	0,063	0,059	0,061	0,067	0,067	0,060	0,054	0,054	0,055	0,055	0,056	0,056	0,057
ricavi da totali/pax-km	euro/ pax-km	0,868	0,780	0,525	0,329	0,357	0,360	0,364	0,365	0,368	0,371	0,375	0,378	0,382	0,385
ricavi da traffico/costi operativi (coverage ratio)	indice	9,12%	7,32%	7,60%	11,38%	19,25%	19,01%	19,20%	19,10%	19,08%	18,77%	18,75%	18,57%	18,90%	18,88%

Tabella degli indicatori efficienza ricavi confronto media triennio 2018-2020

INDICATORI DI EFFICIENZA – RICAVI															
Periodi regolatori				1 periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IVperiodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		media	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ricavi da traffico/treni-km	euro/ treno-km	1,656	0,692	0,707	1,070	1,834	1,850	1,890	1,907	1,924	1,942	1,959	1,977	1,995	2,013
ricavi da traffico/posti-km a sedere	euro/ posto-km	0,011	0,004	0,004	0,007	0,011	0,011	0,010	0,009	0,009	0,009	0,009	0,010	0,010	0,010
ricavi da traffico/pax-km	euro/ pax-km	0,054	0,057	0,039	0,035	0,060	0,061	0,062	0,062	0,063	0,064	0,064	0,065	0,065	0,066
ricavi totali/ treno-km	euro/ treno-km	13,003	9,518	9,612	10,056	10,901	10,999	11,121	11,136	11,236	11,337	11,439	11,542	11,646	11,751
ricavi totali/posti-km a sedere	euro/ posto-km	0,084	0,058	0,059	0,061	0,067	0,067	0,060	0,054	0,054	0,055	0,055	0,056	0,056	0,057
ricavi da totali/pax-km	euro/ pax-km	0,427	0,780	0,525	0,329	0,357	0,360	0,364	0,365	0,368	0,371	0,375	0,378	0,382	0,385
ricavi da traffico/costi operativi (coverage ratio)	indice	15,68%	7,32%	7,60%	11,38%	19,25%	19,01%	19,20%	19,10%	19,08%	18,77%	18,75%	18,57%	18,90%	18,88%

Si rammenta che per i primi due anni, del primo periodo regolatorio i ricavi da traffico sono stati ridotti rispettivamente del 60% e 40% rispetto al valore inizialmente atteso per tener conto delle risultanze della crisi sanitaria causata dal covid-19 e della conseguente riduzione degli spostamenti.

L'incremento dei ricavi da traffico negli anni dal 2024 e seguenti è legato solo agli incrementi tariffari illustrati nella sezione CdS. La produzione rimane immutata lungo la validità del redigendo CdS.

L'andamento degli incrementi tariffari è stato armonizzato con il miglioramento del servizio offerto ai passeggeri in quanto strettamente connesso all'immissione di nuovi e più moderni rotabili ed agli investimenti tecnologici.

Gli incrementi tariffari sono inoltre coerenti con quelli del CdS stipulato dalla Regione Puglia con altra impresa ferroviaria che opera sulla tratta Foggia-San Severo servita anche dai treni FdG della linea Foggia-San Severo-Peschici. Agli utenti viene così garantita la stessa tariffa a parità di viaggio indipendentemente dall'impresa ferroviaria utilizzata.

Il possibile aumento di viaggiatori e di ricavi dovuto all'eliminazione delle autolinee parallele tra San Severo e Foggia non è stato considerato per operare una stima conservativa dal momento che i provvedimenti necessari non sono ancora compresi negli strumenti di pianificazione della Regione.

Le variazioni osservabili per i parametri relativi ai ricavi totali sono legate alla dinamica in aumento delle tariffe, stabilita dalla Regione, ed alla prevista variazione in diminuzione dei corrispettivi kilometrici per la linea Foggia-San Severo-Peschici richiamata al paragrafo precedente a fronte di una produzione kilometrica costante.

Il coverage ratio, rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, è in aumento nel corso del contratto giungendo al 19,25% al termine del primo periodo regolatorio e al 18,88% al termine del redigendo CdS.

Le tabelle che seguono riportano i parametri efficienza ricavi trasmessi dall'ART separatamente per ciascuna linea e una tabella con la media pesata delle due linee elaborata sulla base dei dati storici ART. Quest'ultima tabella è stata compilata per rendere confrontabili i valori storici e quelli concordati per il PRO.

Per la lettura delle tabelle si annota come in precedenza che i ricavi per gli anni 2022-2023 sono ridotti per effetto dell'emergenza covid-19.

EFFICIENZA-RICAVI	**Foggia-Lucera**	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
ricavi da traffico/treni-km	euro/treno-km	1,821	1,591	2,088	1,820	1,577	2,090
ricavi da traffico/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,012	0,011	0,013	0,012	0,011	0,013
ricavi da traffico/pax-km	euro/pax-km	0,053	0,050	0,059	0,053	0,049	0,059
ricavi totali/treni-km	euro/treno-km	7,711	7,226	8,453	7,703	7,161	8,462
ricavi totali/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,050	0,048	0,053	0,050	0,048	0,053
ricavi da totali/pax-km	euro/pax-km	0,226	0,214	0,237	0,226	0,215	0,237
coverage ratio	indice	27,99%	26,37%	29,85%	27,99%	26,37%	29,85%

EFFICIENZA-RICAVI	**S.Severo.Peschici**	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
ricavi da traffico/treni-km	euro/treno-km	0,933	0,655	1,312	0,933	0,649	1,312

ricavi da traffico/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,009	0,007	0,012	0,009	0,007	0,012
ricavi da traffico/pax-km	euro/pax-km	0,055	0,053	0,057	0,055	0,053	0,056
ricavi totali/treni-km	euro/treno-km	12,477	12,017	12,990	12,463	11,909	12,990
ricavi totali/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,126	0,104	0,153	0,126	0,104	0,153
ricavi da totali/pax-km	euro/pax-km	0,778	0,538	1,043	0,776	0,538	1,034
coverage ratio	indice	10,55%	7,60%	14,64%	10,55%	7,60%	14,64%

EFFICIENZA-RICAVI	**media linee (elab. su dati ART)**	**media (a)**	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
ricavi da traffico/treni-km	euro/treno-km	1,260	1,000	1,598	1,260	0,991	1,599
ricavi da traffico/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,010	0,008	0,012	0,010	0,008	0,012
ricavi da traffico/pax-km	euro/pax-km	0,054	0,052	0,058	0,054	0,052	0,057
ricavi totali/treni-km	euro/treno-km	10,722	10,253	11,319	10,710	10,160	11,322
ricavi totali/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,098	0,083	0,116	0,098	0,083	0,116
ricavi totali/pax-km	euro/pax-km	0,575	0,419	0,746	0,573	0,419	0,740
coverage ratio	indice	16,97%	14,51%	20,24%	16,97%	14,51%	20,24%

Gli unici indicatori che presentano scarti in difetto riguardano i ricavi totali per treni-km, ricavi totali per posti –km a sedere e ricavi totali per passeggero-km: si evidenzia peraltro che in tal caso lo scarto risulta in favore di efficienza, in quanto rispecchia un corrispettivo pubblico per unità di traffico inferiore a quanto sintetizzato dall'ART. La tendenza assunta dal PRO rappresenta in questo caso la prosecuzione del percorso di efficientamento già avviato da Ferrovie del Gargano con il progressivo rinnovo del parco, che ha consentito di incrementare i posti-km offerti, e le frequentazioni del servizio, a fronte di dinamiche di costo contenute.

Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa rispetto ai ricavi da traffico durante il periodo di affidamento del contratto di servizio, presentati in precedenza, sono riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria al netto della disciplina in materia di politica tariffaria e comunque nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al Contratto di Servizio redigendo.

3.1.4 INDICATORI DI PRODUTTIVITÁ

La tabella seguente riporta gli obiettivi concordati tra le Parti per gli indicatori di produttività.

Tabella degli indicatori di produttività confronto anno base 2020

INDICATORI DI PRODUTTIVITA'															
Periodi regolatori				1 periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IVperiodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo del lavoro totale/n addetti totali	euro/addetto FTE	60.174	66.335	66.127	66.151	66.174	66.408	66.432	66.457	66.576	66.696	66.816	67.142	67.263	67.384
treni-km/n. addetti operativi	treni-km/ addetto FTE	18.707	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678
treni-km/n. addetti totali	treni-km/ addetto FTE	9.789	11.730	11.867	11.867	11.867	11.730	11.730	11.730	11.730	11.730	11.730	11.597	11.597	11.597

Il costo del lavoro totale per numero addetti totale nel 2020 evidenzia, rispetto alla media Art, un efficientamento del 5,23% per il turnover effettuato. Tale efficientamento viene assorbito a fine periodo regolatorio (2024) per gli incrementi contrattuali previsti e per l'adeguamento inflattivo.

Non sono previste nel redigendo CdS e nel PEF allegato variazioni delle produzioni o dell'organico (recentemente ampliato per far fonte a necessari adeguamenti regolamentari e per sviluppare le azioni di marketing) quindi il valore del primo indicatore è influenzato esclusivamente dagli adeguamenti contrattuali e dall'inflazione mentre il secondo e terzo indicatore hanno valori costanti.

Le tabelle che seguono riportano i parametri di produttività trasmessi dall'ART separatamente per ciascuna linea e una tabella con la media pesata sui treni-km per linea dei parametri storici ART. Quest'ultima tabella è stata compilata per rendere confrontabili i valori storici e quelli concordati per il PRO. Va tuttavia rilevato che la confrontabilità completa non può essere ottenuta perché la ripartizione dei costi tra le due linee per il PRO è stata effettuata con criteri che fanno riferimento a driver di processo, diversi da quelli usati in passato per raccogliere i valori statistici.

PRODUTTIVITA'	**Foggia-Lucera**	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
Costo del lavoro totale/n addetti totali	euro/addettoFTE	51.589,56	46.066,53	56.951,33	51.537,58	45.651,52	56.951,33
treni-km/n. addetti operativi	treni-km/addettoFTE	19,289,21	18.734,65	19.889,89	19.289,21	18.734,65	19.889,89
treni-km/n. addetti totali	treni-km/addettoFTE	12.145,23	11.321,20	13.623,22	12.145,23	11.321,20	13.623,22

PRODUTTIVITA'	**S.Severo.Peschici**	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
Costo del lavoro totale/n addetti totali	euro/addettoFTE	70.429,48	64.776,85	78.049,71	70.348,53	64.841,69	78.127,83
treni-km/n. addetti operativi	treni-km/addettoFTE	29.926,31	29.057,75	31.333,42	29.926,31	29.057,75	31.333,42
treni-km/n. addetti totali	treni-km/addettoFTE	15.138,47	13.024,13	16.238,03	15.138,47	13.024,13	16.238,03

PRODUTTIVITA'	**media linee (elab. su dati ART)**	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
Costo del lavoro totale/n addetti totali	euro/addettoFTE	63.491,01	57.886,11	70.279,48	63.420,73	57.774,23	70.328,83
treni-km/n. addetti operativi	treni-km/addettoFTE	26.008,82	25.255,90	27.118,93	26.008,82	25.255,90	27.118,93
treni-km/n. addetti totali	treni-km/addettoFTE	14.036,10	12.396,97	15.275,03	14.036,10	12.396,97	15.275,03

Gli scarti riscontrati in termini di produttività per addetto possono essere spiegati alla luce del citato adeguamento di organico conseguente alle prescrizioni ANSF.

3.1.5 INDICATORI DI EFFICACIA

Le parti hanno concordato i seguenti valori obiettivo per gli indicatori di efficacia.

INDICATORI DI EFFICACIA													
Periodi regolatori		**I periodo regolatorio**			**II periodo regolatorio**			**III periodo regolatorio**			**IV periodo regolatorio**		
Anni di vigenza del CdS		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
n. treni in orario/n. treni circolati	Indice %	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%
tempo di ritardo/tempo di percorrenza	Indice %	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
n. treni circolati/n. treni programmati	Indice %	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%

Gli indicatori individuati tengono conto dell'efficacia storicamente molto elevata dei servizi forniti da FdG: a fronte del 95% richiesto dai trascorsi CdS per il rapporto n. treni in orario/n. treni circolati, i valori effettivamente realizzati sono oltre il 98% per il 2019 per il complesso delle due linee (in dettaglio oltre il 98% per la linea Foggia-San Severo- Peschici e oltre il 97% per la linea Foggia-Lucera). L'indicatore obiettivo mira quindi a conservare l'elevato livello di servizio già riscontrato in anni precedenti, che è soddisfacente e difficilmente migliorabile.

L'obiettivo per il rapporto tempo di ritardo/tempo di percorrenza è anch'esso in continuità con gli ottimi valori ottenuti negli ultimi anni. Si precisa che per l'obiettivo 'rapporto tempo di ritardo/tempo di percorrenza' il tempo di ritardo andrà calcolato considerando i soli ritardi dei treni con ritardo maggiore di 5 minuti (dovuto all'IF) rapportato al totale dei treni circolati.

L'elevato valore del rapporto n. treni circolati/n. treni programmati è anch'esso in continuità con le prestazioni già realizzate e sarà assicurato dall'elevata affidabilità del materiale rotabile, la cui modernizzazione verrà completata con gli investimenti previsti nel presente redigendo CdS.

Come previsto dalla Delibera 16/2018 dell'ART, l'allegato 3 al redigendo CdS "Condizioni Minime di Qualità" prevede ulteriori indicatori di regolarità e puntualità.

I valori di riferimento trasmessi dall'ART alla Regione Puglia per gli indicatori di efficacia sono riferiti separatamente alle due linee, coerentemente con l'iniziale presenza di contratti di servizio separati. Per quanto gli indicatori discussi in questo PRO facciano riferimento al redigendo CdS nel suo complesso, quindi considerando insieme le due linee, si riportano nel seguito i valori ART commentandoli rispetto alle prestazioni attese dal PRO per questo redigendo CdS.

PUNTUALITA'	Foggia-Lucera	media	min	max
n.treni in orario/n. treni circolati	indice	99,75%	99,67%	99,79%
tempo ritardo/tempo di percorrenza	indice	0,25%	0,21%	0,33%
n.treni circolati/n.treni programmati	indice	98,24%	92,45%	100%

PUNTUALITA'	S.Severo.Peschici	media	min	max
n.treni in orario/n. treni circolati	indice	98,57%	97,63%	99,03%
tempo ritardo/tempo di percorrenza	indice	1,75%	1,09%	2,18%
n.treni circolati/n.treni programmati	indice	99,84%	99,58%	100%

Il n. treni in orario/n. treni circolati individuato per il PRO è coerente con la necessità di mediare le diverse situazioni delle due linee. Il valore obiettivo è quindi inferiore al minimo per la Foggia-Lucera ma superiore al minimo per la linea Foggia-San Severo-Peschici.

Il valore tempo ritardo/tempo di percorrenza non è immediatamente confrontabile con quello inserito a PRO perché quest'ultimo è riferito all'insieme dei treni circolati, come illustrato sopra, mentre quello fornito dall'ART è mediato sui treni km.

Il valore del rapporto n.treni circolati/n.treni programmati per l'intero redigendo contratto oggetto di questo PRO è riferito a prestazioni mediate per le due linee ed è decisamente superiore al valore medio per la linea Foggia-Lucera.

Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa in termini di produttività durante il periodo di affidamento del contratto di servizio presentati innanzi sono riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria e comunque nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al Contratto di Servizio redigendo.

4. RIPARTIZIONE DEL RISCHIO

Per quanto attiene la gestione del rischio afferente al raggiungimento delle prestazioni in tema di recupero di efficienza, come innanzi descritto, il rischio del mancato raggiungimento degli indicatori di performance è in capo all'impresa ferroviaria, nel rispetto della matrice dei rischi di cui al contratto redigendo.

L'unica componente di rischio lasciata in capo all'EA è la quota di rischio relativa alla politica tariffaria nell'indicatore di "efficienza operativa – ricavi".

Inoltre il redigendo Contratto di Servizio, tramite gli articoli in esso compresi e la matrice dei rischi, disciplinerà le modalità di ripartizione del rischio tra la Regione Puglia e le Ferrovie del Gargano coerentemente con quanto disposto dalla Delibera ART 49/2015.

Il monitoraggio di quanto previsto a PRO si effettuerà annualmente confrontando i valori di PEF con quelli del conto economico regolatorio (CER), escludendo le partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di

riferimento nonché l'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, le premialità e le sanzioni applicate a Ferrovie del Gargano ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione.

Con riferimento al p.to 4, lett. c) della Misura 2 della delibera ART n. 120/2018 si specifica che l'annuale momento di monitoraggio del contratto, attraverso il confronto tra il PEF ed il CER, comporterà la definizione di partite debitorie/creditorie basata anche sull'allocazione dei rischi e della responsabilità

Gli eventuali scostamenti saranno accantonati, al netto delle componenti il cui rischio è attribuito a ciascuna delle Parti, secondo quanto sarà previsto alla matrice dei rischi allegata al redigendo Contratto, per essere poi compensati alla fine del periodo di PEF o in occasione delle revisioni intermedie del PRO.

Quanto sopra si applica fatto salvo quanto precisato nel redigendo CdS per quanto riguarda le azioni da porre in atto al variare dello scostamento in più o in meno del conto economico a consuntivo rispetto al PEF.

5. INVESTIMENTI IN MATERIALE ROTABILE ED INFRASTRUTTURE

5.1 RIFERIMENTO NORMATIVO

Questa sezione è redatta di quanto richiesto dalla Misura 2, punto 8 della Delibera ART 120/2018: *Per tutte le modalità di affidamento (con gara, dirette e in house), ai fini della individuazione degli obiettivi, l'EA tiene conto, tra l'altro, degli investimenti previsti in materiale rotabile e in infrastrutture, anche nell'ambito di Contratti di Programma con il GI, […]*

5.2 INVESTIMENTI IN MATERIALE ROTABILE

Nel corso dei quattro periodi regolatori in cui è suddiviso il redigendo CdS sono previsti investimenti in innovazione tecnologica; l'inserimento in servizio di tre nuovi elettrotreni ETR330 o analoghi; l'inserimento in servizio con revamping del locomotore DE 520; l'inserimento in servizio di n. 2 motocarrelli ferroviari; nonché inserimento di n. 1 impianto automatico di lavaggio.

Gli investimenti in innovazione tecnologica riguardano la sostituzione di display PIXY – ETR 330 & ETR 300 serie 1 e l'Upgrade Teloc System Gataway ETR 330 & ETR 300 serie 1, consistente nell'introduzione del sistema DIS necessario per implementare sugli attuali registratori, lo scarico dati automatico, la firma elettronica dei dati e il formato di registrazione ZTE.

L'inserimento in servizio con revamping del locomotore DE 520 si rende necessario per gestire le condizioni di emergenza di soccorso ai treni costretti alla sosta in linea per qualsivoglia motivo (guasto ai veicoli, inconvenienti all'infrastruttura, ecc.) attraverso il traino verso la prima località di servizio. L'obbligo di dotarsi di locomotori di soccorso è altresì sancito nel vigente Prospetto Informativo della Rete (PIR) emanato dal Gestore dell'Infrastruttura FDG, costituendo condizione necessaria per l'accesso alla stessa infrastruttura.

L'inserimento in servizio di n. 2 motocarrelli ferroviari idonei per il trasporto di persone ed attrezzature da impiegarsi per le attività di ricovero e di garaggio nelle località di Foggia e S. Severo nonché per operazioni di soccorso in linea.

L'inserimento di n. 1 impianto automatico con spazzole a rulli per il lavaggio esterno delle casse dei veicoli ferroviari da installarsi nel deposito di Foggia.

Gli investimenti in nuovi treni saranno impiegati per sostituire le rimanenti elettromotrici Ale080 previste in uscita dal servizio nel 2024 e per acquisire materiale rotabile di rinforzo in vista di composizioni doppie per i treni sulle tratte Sannicandro-San Severo-Foggia, utili ad assorbire gli aumenti di domanda attesi per l'attestamento a San Severo di

autolinee parallele, esito della razionalizzazione della rete di trasporto pubblico extraurbano della Regione Puglia. Si annota che l'inserimento del primo elettrotreno permette la sostituzione delle tre elettromotrici ora in servizio perché di queste, due viaggiano sempre accoppiate in modo da fornire una capacità di 80+80 posti a sedere mentre la terza viene tenuta di riserva o rispetta i turni di manutenzione; un singolo elettrotreno, composto da tre casse, garantisce 164 posti a sedere cioè una capacità pari alla attuale coppia di elettromotrici.

Sulla scorta dei costi di acquisto degli elettrotreni ETR330 più recentemente immessi in servizio presso FdG si è assunto per la redazione del PEF un prezzo per elettrotreno pari a 6 milioni di euro.

Tutti gli investimenti in materiale rotabile sarà così scandito e finanziato:

Rotabile	Anno di acquisto e immissione in servizio	Costo d'acquisto assunto	Cofinanziamento Regione Puglia	Costo a carico Ferrovie del Gargano
Investimenti	2022	1.283.000 euro		100%
Investimenti	2023	534.000 euro		100%
Primo nuovo elettrotreno	2025	6.000.000 euro	100% pari a 6.000.000 euro	0% pari a 0 euro
Secondo nuovo elettrotreno	2026	6.000.000 euro	60% pari a 3.600.000 euro	40% pari a 2.400.000 euro
Terzo nuovo elettrotreno	2027	6.000.000 euro	60% pari a 3.600.000 euro	40% pari a 2.400.000 euro

Sintetizzando quanto sopra riportato la tabella degli investimenti FdG in nuovo materiale rotabile durante il redigendo contratto risulta la seguente:

	1 periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio		
INVESTIMENTI	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Locomotore DE 520 immissione bene sociale FDG	443											
Revamping locomotore DE 520	296											
Innovazione tecnologica Upgrading sistemi teloc materiale rotabile in uso	544											
2 Motocarrelli ferroviari		300										
impianto di lavaggio Treni		234										
Primo nuovo elettrotreno	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Secondo nuovo elettrotreno	-	-	-	-	2.400	-	-	-	-	-	-	-
Terzo nuovo elettrotreno	-	-	-	-	-	2.400	-	-	-	-	-	-
Totale	1.283	534	-	-	2.400	2.400	-	-	-	-	-	-

Gli investimenti in materiale rotabile si rendono necessari:

- Per l'adeguamento alla normativa sulla sicurezza ferroviaria (D.Lgs. 112/2015): le elettromotrici Ale080 attualmente in servizio sulla linea Foggia-Peschici non potranno più circolare nella galleria del Monte Tratturale (principale galleria della linea) perché non più rispondenti alle esigenze normative di sicurezza antincendio. Al momento la circolazione delle Ale080 avviene in forza di una deroga alla normativa per la quale è attesa una proroga dall'Ente competente necessaria al mantenimento in servizio delle elettromotrici Ale080 fino a quando procedure e tempi di fornitura ne permetteranno la sostituzione con elettrotreni moderni e a più casse.
- Per aumentare la capacità di trasporto: da tempo è intercorsa tra Regione e Ferrovie del Gargano la valutazione sulla complementarietà delle linee bus con la linea ferroviaria nel tratto San Severo - Foggia in quanto ritenute puramente parallele. Il collegamento ferroviario costituisce la linea di forza tra San Severo e Foggia e l'attestamento dei servizi bus a San Severo consentirebbe il trasferimento dei passeggeri sulla linea ferroviaria. L'acquisizione di nuovo materiale rotabile permette di effettuare treni in doppia composizione (due elettrotreni per treno, pari a 164+164 posti a sedere e 3+3 posti bici) in alternativa agli attuali treni in composizione semplice (una elettromotrice per treno, pari a 164 posti a sedere e 3 posti bici). L'attuazione di tale programma assicurerebbe la capacità necessaria a trasferire i passeggeri dalle autolinee parallele alla ferrovia. L'eliminazione delle autolinee parallele, all'attualità oggetto di esame e discussione, non è ancora

stata inserita negli strumenti di pianificazione vigenti: in via cautelativa e d'intesa tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano nella redazione del PEF e PRO non è stato inserito l'effetto dell'aumento del numero dei viaggiatori trasferiti su treno.

La sostituzione delle elettromotrici Ale080 con elettrotreni permetterà inoltre i seguenti vantaggi per l'utenza:

- Accessibilità per tutti gli utenti, anche a mobilità ridotta: i nuovi elettrotreni hanno ingressi a piano ribassato.
- Sicurezza e servizi al cliente: un singolo elettrotreno permette ad un solo agente di –scorta di avere piena visibilità di tutto l'ambiente viaggiatori e di essere immediatamente disponibile a tutti i viaggiatori. Con le attuali elettromotrici questo non è possibile: le elettromotrici viaggiano accoppiate ma non è possibile per l'agente di scorta passare dall'una all'altra durante la marcia del treno.
- Comfort: gli elettrotreni di nuova acquisizione sono dotati di una migliore disposizione degli spazi con vestiboli di ingresso e uscita che facilitano i flussi di viaggiatori; il comfort di viaggio è aumentato anche grazie alla disponibilità di maggiori superfici vetrate lungo le pareti laterali.
- Livello di servizio: gli elettrotreni di nuova acquisizione permettono una maggiore velocità di impostazione dei servizi sia sulla rete FdG sia sulla rete RFI: le elettromotrici in dismissione erano ammesse solo a velocità minori.

5.1 INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE

Non sono previsti investimenti in infrastrutture o altri investimenti.

6. MOTIVAZIONE DELLA DURATA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO PER EFFETTO DEGLI INVESTIMENTI PREVISTI

6.1 RIFERIMENTO NORMATIVO

Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 art. 4.4 specifica quanto segue

Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultraperiferiche può essere prorogata al massimo del 50 %.

Se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, un contratto di servizio pubblico può essere concluso per una durata superiore. Per garantire la trasparenza in questo caso, l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula del contratto, il contratto di servizio pubblico e gli elementi che ne giustificano la durata superiore.

6.2 MOTIVAZIONE DELLA DURATA PRESCELTA PER IL CONTRATTO DI SERVIZIO

Le previsioni di investimento relative al materiale rotabile sono state determinate in ragione della necessità di completare il rinnovo del parco già in atto, addivenendo ad una sua completa omogeneità in modo da assicurare

regolarità ed affidabilità dell'esercizio programmato, in coerenza con le necessità della manutenzione ciclica, nonché della prevedibile necessità di operare convogli in composizione multipla sulla tratta San Nicandro-San Severo-Foggia. Si ricorda a tale proposito che la tipologia di elettrotreno prescelta, funzionale alle normali necessità di esercizio su tratte a traffico limitato, ha già determinato il dimensionamento del modulo dell'unico impianto di manutenzione esistente, incompatibile con l'acquisizione di materiale rotabile di maggiore lunghezza e capacità.

La durata del Contratto di Servizio discende della significatività dell'investimento in nuovo materiale rotabile: il 40% di due dei tre nuovi elettrotreni acquisiti nel contratto di servizio. I due nuovi elettrotreni co-finanziati dall'impresa ferroviaria costituiscono il 20% della flotta di 10 elettrotreni a fine contratto che si confronta con la flotta di inizio contratto di 7 elettrotreni di recente acquisto e 3 elettromotrici in via di dismissione.

Inoltre, rispetto al materiale rotabile di cui si completerà la dismissione durante il Contratto di Servizio, il materiale rotabile di nuova acquisizione permette maggiori prestazioni in termini di:

- Accessibilità per tutti gli utenti. I nuovi elettrotreni hanno ingressi a piano ribassato: non sono presenti scalini per l'ingresso o uscita dei viaggiatori che possono avvenire a filo marciapiede dove la stazione sia attrezzata con marciapiedi di recente concezione. Altrimenti è solo richiesto di superare il singolo dislivello tra il marciapiede ed il pavimento della vettura. Le elettromotrici in dismissione, invece, richiedono di superare più scalini per entrare in vettura. Con i nuovi elettrotreni tutto il parco rotabile FdG diventa maggiormente accessibile alle persone con mobilità ridotta.
- Sicurezza e servizi al cliente: un singolo elettrotreno permette ad un solo agente di condotta di avere piena visibilità di tutto l'ambiente viaggiatori e di essere immediatamente disponibile a tutti i viaggiatori, fino a 164 viaggiatori seduti, mentre con il materiale in dismissione 160 viaggiatori seduti possono essere accolti solo formando composizione di due ALe80 tra loro non comunicanti.
- Comfort: gli elettrotreni di nuova acquisizione sono dotati di una migliore disposizione degli spazi con vestiboli di ingresso e uscita che facilitano i flussi di viaggiatori; il comfort di viaggio è aumentato anche grazie alla disponibilità di maggiori superfici vetrate lungo le pareti laterali.
- Livello di servizio: gli elettrotreni di nuova acquisizione permettono una maggiore velocità di impostazione dei servizi sia sulla rete FdG sia sulla rete RFI: le elettromotrici in dismissione erano ammesse solo a velocità minori.
- Multimodalità. I nuovi elettrotreni comprendono tre posti bici, non presenti sulle elettromotrici in dismissione. Con il completamento del rinnovo del parco le bici saranno ammesse su tutti i rotabili in servizio a vantaggio delle politiche di multimodalità della Regione sia per la mobilità sistematica sia per gli spostamenti per turismo.

La temporizzazione degli investimenti per l'acquisizione del nuovo materiale rotabile, e la loro ripartizione tra Regione Puglia ed impresa ferroviaria, sono state calibrate in relazione alle necessità di equilibrio economico-finanziario dell'affidamento. Anche da questo punto di vista la significatività degli investimenti previsti in rapporto alla fornitura dei servizi è attestata dal risultato cumulato del PEF relativo alla somma delle due linee esercite, il quale risulta positivo per la durata prevista di affidamento (10+2 anni).

7. FATTORI DI CONTESTO CHE INFLUENZANO IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

7.1 RIFERIMENTO NORMATIVO

Questa sezione è redatta tenendo conto di quanto richiesto dalla Misura 2, punto 8 della Delibera ART 120/2018:

Per tutte le modalità di affidamento (con gara, dirette e in house), ai fini della individuazione degli obiettivi, l'EA tiene conto […] dei seguenti fattori di contesto, considerando quanto disciplinato nella delibera ART n. 48/2017:

a) caratteristiche territoriali, socio-economiche e temporali di domanda;

b) caratteristiche territoriali dell'offerta all'interno di ciascun bacino di mobilità di riferimento per i servizi oggetto di affidamento;

c) caratteristiche infrastrutturali, con particolare riguardo alla tipologia di alimentazione della rete, alla sua tortuosità e pendenza;

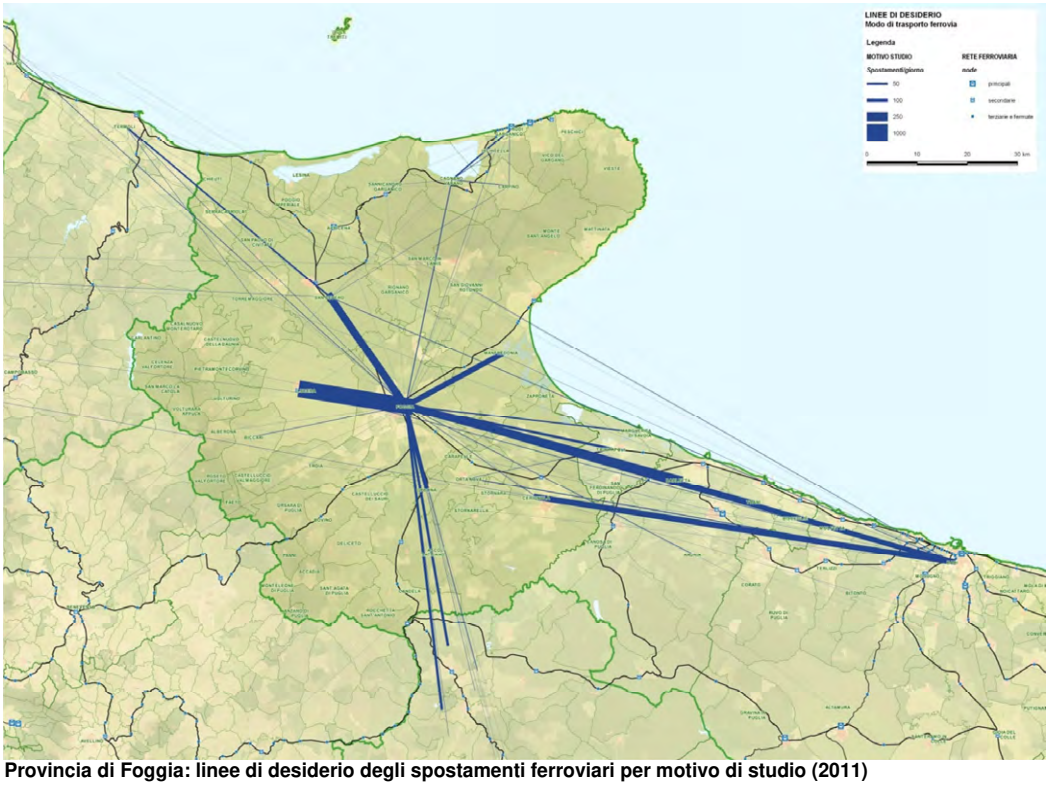
d) caratteristiche del materiale rotabile esistente, quali l'età e la quota di materiale rinnovato (revamping);

e) caratteristiche del servizio che si intende affidare, quali la velocità commerciale, la lunghezza media della tratta, la quota di treni-km effettuati fuori dai confini regionali, la percentuale di treni in orario di punta, la densità delle stazioni e, per la qualità erogata, sia lo scostamento dall'orario programmato che la regolarità.

7.2 CARATTERISTICHE DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA ALL'INTERNO DEL BACINO DI MOBILITÁ

Il quadro della domanda di trasporto all'interno del bacino di mobilità può essere tracciato sulla scorta dei dati disponibili dal Censimento della Popolazione del 2011.

In particolare, la distribuzione territoriale degli spostamenti per studio attratti e generati dalle varie parti del territorio della provincia di Foggia può essere ben rappresentata dalle linee di desiderio, cioè dalle linee ideali che collegano i punti di origine e di destinazione dei singoli spostamenti. Come si osserva nella figura seguente tali linee assumono nel caso foggiano un chiaro andamento stellare, con massimi sulla direttrice di Lucera e valori elevati anche su quelle di Cerignola-Barletta-Bari, Manfredonia e San Severo.



Provincia di Foggia: linee di desiderio degli spostamenti ferroviari per motivo di studio (2011)
Elaborazione META per FdG su dati ISTAT

Per quanto concerne invece gli spostamenti attratti per motivi di lavoro, permane la prevalenza della città di Foggia, che rappresenta il recapito di 989 spostamenti di andata su un totale di 1.268. L'incidenza sul totale provinciale risulta più limitata di quanto si verifica per la mobilità scolastica, a causa non tanto di una maggiore attrattività dei principali sub-poli urbani della Provincia, quanto piuttosto dell'orientamento di una maggior quota di utenti verso destinazioni extraprovinciali (*in primis* Bari).

Tale circostanza trova una chiara conferma nelle linee di desiderio (figura seguente), che evidenziano l'entità delle relazioni Foggia-Bari, confermando comunque la concentrazione dei carichi sulle direttrici che collegano il capoluogo provinciale a Lucera, San Severo e Manfredonia.

La polarizzazione degli spostamenti su Foggia trova riscontro nell'offerta di servizi ferroviari e automobilistici nel territorio provinciale.

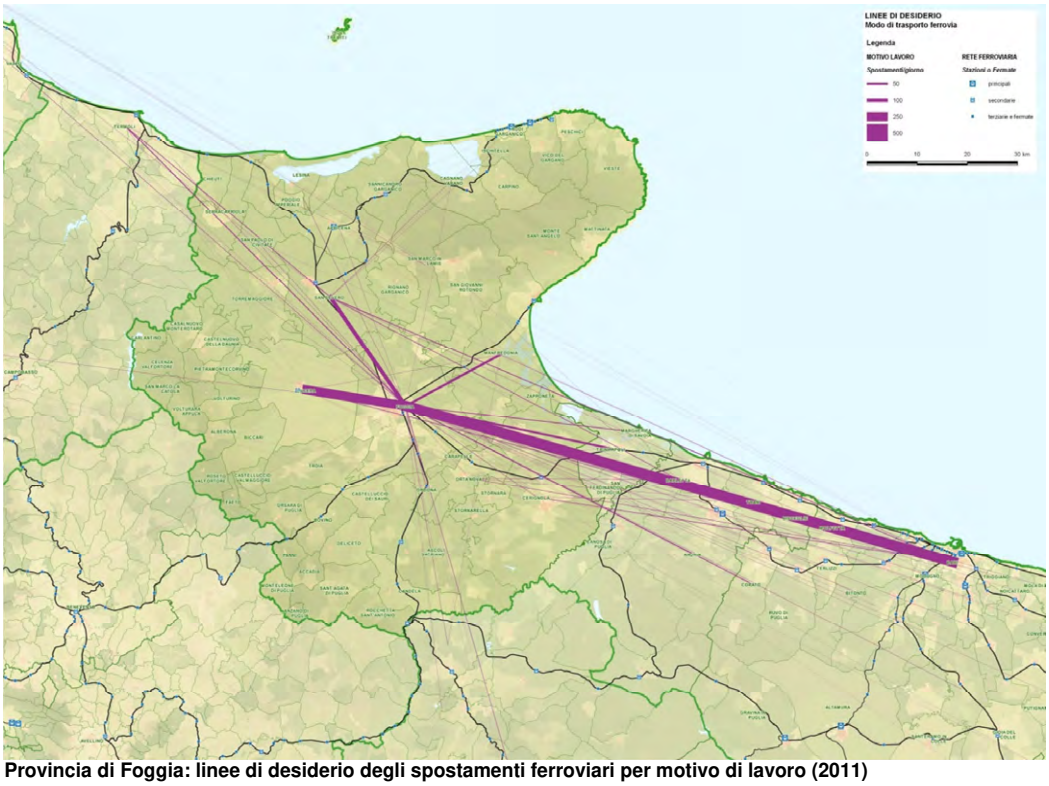
Sulla direttrice Foggia-San Severo-Peschici, la tratta San Severo-Foggia dei servizi FdG del Gargano (Foggia-San Severo-Peschici) oltre a servire al completamento verso Foggia dei viaggi da e per le località della parte nord del Gargano è complementare ai servizi Trenitalia sulla linea adriatica.

Nell'area del Gargano e tra San Severo e Foggia esistono inoltre più autoservizi paralleli ai servizi ferroviari all'attenzione della Regione per la razionalizzazione con la sostituzione con corse ferroviarie. Si tratta in particolare delle seguenti autolinee evidenziate nell'ambito dei lavori per l'aggiornamento del Piano di Bacino del TPL della Provincia di Foggia:

- S.Nicandro-Apricena-San Severo Foggia Foggia ZI (completamente sovrapposta ai servizi ferroviari);
- Termoli Lesina-Apricena-San Severo-Foggia (completamente sovrapposta ai servizi ferroviari);
- Sannicandro-Lesina-Apricena-San Severo-Foggia-Candela Casello A16 (Napoli) (sovrapposta ai servizi ferroviari solo tra San Severo e Foggia).

Sulla direttrice Foggia-Lucera la linea ferroviaria è percorsa solo dai servizi FdG oggetto di questo PRO e sono presenti linee automobilistiche in parziale o completa sovrapposizione all'attenzione della Regione per la possibile razionalizzazione nell'ambito dei lavori per l'aggiornamento del Piano di Bacino del TPL della Provincia di Foggia:

- Biccari-Foggia (sovrapposta ai servizi ferroviari solo tra Lucera e Foggia);
- Casalnuovo-Lucera-Foggia (sovrapposta ai servizi ferroviari solo tra Lucera e Foggia);
- Carlantino-Celenza-Lucera-Foggia (sovrapposta ai servizi ferroviari solo tra Lucera e Foggia);
- S. Bartolomeo-Foggia (sovrapposta ai servizi ferroviari solo tra Lucera e Foggia).



Provincia di Foggia: linee di desiderio degli spostamenti ferroviari per motivo di lavoro (2011)
Elaborazione META per FdG su dati ISTAT

7.3 SITUAZIONE COVID-19 ED EFFETTI PREVISTI

D'intesa tra gli Uffici della Regione Puglia e le Ferrovie del Gargano e di fronte all'incertezza sulle effettive conseguenze dell'emergenza covid-19 e sul loro perdurare, gli effetti della pandemia sono stati incorporati in PEF e PRO come riduzioni delle entrate da biglietti, conseguenza della riduzione degli spostamenti in parte già sperimentata e in parte attesa. Ferrovie del Gargano sta inoltre facendo fronte ad incrementi dei costi operativi dovuti alle conseguenze dell'emergenza del covid-19, non ancora quantificabili e, al momento, non inclusi nel PEF.

In particolare, le conseguenze della pandemia sono state così rappresentate nel corso degli anni:

- anno 2020: riduzione del 50% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso; l'anno 2020 non è parte della durata del contratto ma l'evoluzione della situazione condiziona le cifre che possono essere inserite nel PEF e nel PRO;
- anno 2021: riduzione del 60% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso;
- anno 2022: riduzione del 60% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso;
- anno 2023: riduzione del 40% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso.

La situazione ipotizzata considera il mantenimento dei servizi ferroviari programmati e:

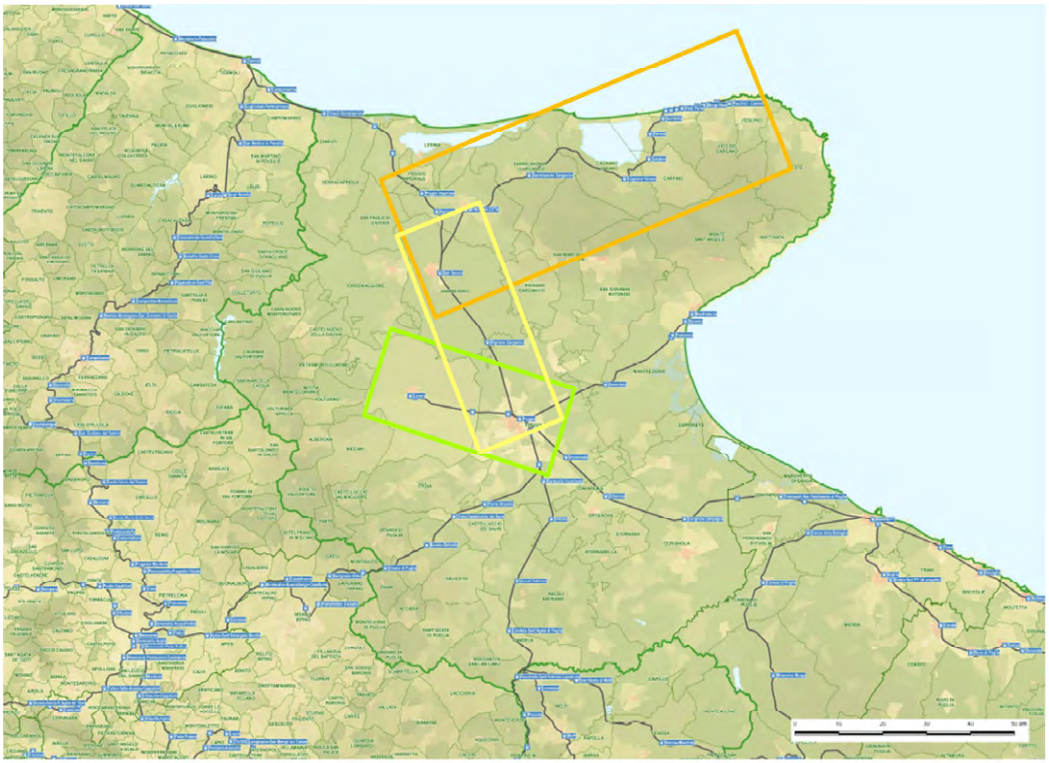
- la riduzione del numero dei viaggiatori per effetto dei provvedimenti che limitano o hanno limitato la mobilità delle persone;
- la riduzione del numero dei viaggiatori per effetto del lavoro da remoto (c.d. smart working) e della didattica a distanza in scuole superiori ed istituti universitari e a causa dei posti di lavoro persi per gli effetti economici della crisi sanitaria;

- la riduzione della capienza dei treni, e di conseguenza dei viaggiatori ammissibili sui servizi ferroviari, imposta dai provvedimenti per il distanziamento delle persone volti a limitare la diffusione del covid-19.

7.4 CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

I servizi oggetto di contratto si svolgono su due direttrici:

- I servizi Foggia-Lucera sono effettuati sulla linea Foggia-Lucera (rete regionale, gestione FdG) che la figura seguente individua nel territorio con il riquadro verde.
- I servizi Foggia-San Severo-Peschici sono effettuati su:
  - Linea Foggia-San Severo (rete nazionale, gestione RFI) individuata nella figura seguente con il riquadro giallo.
  - Linea San Severo Peschici (rete regionale, gestione FdG) individuata nella figura seguente con il riquadro arancione.



Di seguito si descrivono le caratteristiche di ciascuna linea.

Linea Foggia Lucera (rete regionale, gestione FdG)

La linea Foggia-Lucera ha origine presso la stazione di Foggia RFI (i treni per Lucera partono normalmente dai binari 1 e 2 tronchi nord della stazione RFI), è a binario semplice e scartamento normale, ed ha termine al km 19,364 nella stazione di Lucera. La linea è elettrificata a 3000 V in corrente continua e appartiene alla rete regionale gestita da FdG.

Lucera è l'unica stazione della linea oltre a Foggia, a cui si aggiungono il Posto di Movimento Vaccarella e quattro fermate. Di queste, la fermata Lucera 2 è effettuata da tutti i treni mentre la Don Bosco viene effettuata solo la domenica. Le fermate di Foggia Candelaro e Pellegrini non vengono impiegate.

Il Posto di Movimento Vaccarella è situato a circa metà percorso, comprende un binario di corretto tracciato e uno di precedenza, ed è utilizzato per gli incroci dei treni.

Sono presenti tre passaggi a livello mentre sono assenti attraversamenti a raso di altro tipo.

La gestione della linea avviene in telecomando con dirigente unico a San Severo, localizzato insieme alla dirigenza unica della linea San Severo - Peschici. La stessa posizione è sede del telecomando della rete di alimentazione elettrica (DOTE). La linea è attrezzata con segnali luminosi tipo RFI e con SCMT.

Il percorso tra Foggia ed il PM Vaccarella include tratte al 20‰ (in ascesa in direzione Foggia) e 26‰ (in ascesa in direzione Lucera) mentre è pianeggiante tra il PM Vaccarella e Lucera. La linea è prevalentemente rettilinea e permette velocità d'orario per gli elettrotreni ETR 330 che superano i 100 km/h e raggiungono i 135 km/h.

Linea Foggia-San Severo (rete nazionale, gestione RFI)

La tratta Foggia San Severo appartiene alla rete nazionale gestita da RFI ed è lunga 30,50 km. La linea è a doppio binario, elettrificata a 3000 v in corrente continua, con blocco automatico a correnti codificate e ripetizione dei segnali in macchina, SCMT ed è banalizzata. L'esercizio è regolato da DCO con sede a Bari Lamasinata. La linea è sostanzialmente pianeggiante.

La velocità di fiancata per il rango C varia tra i 110 e i 150 km/h. Secondo l'orario attuale la massima velocità commerciale degli ETR330 su questa tratta è di 109 km/h.

Linea San Severo Peschici (rete regionale, gestione FdG)

La tratta ferroviaria San Severo-Peschici origina nella stazione di San Severo gestita da RFI. La linea è interamente a binario semplice, a scartamento ordinario e si estende per 73,855 km fino a raggiungere Peschici-Calenella, unica stazione della linea con una rimessa di ricovero dei rotabili. La linea è elettrificata a 3000 V in corrente continua.

Oltre alla stazione di San Severo sono presenti 8 stazioni e 9 fermate, una delle quali per il servizio merci (ora non attiva) e sette delle quali lungo la tratta litoranea della ferrovia, tra Ischitella e Peschici.

Lungo la linea sono presenti 39 passaggi a livello, la maggior parte dei quali automatici. Sono numerosi anche gli attraversamenti pedonali e carrabili.

L'esercizio della linea avviene in telecomando con dirigente unico a San Severo, localizzato insieme alla dirigenza unica della linea per Lucera. La stessa posizione è sede del telecomando della rete di alimentazione elettrica (DOTE). La linea è attrezzata con segnali luminosi tipo RFI e con SCMT. Quest'ultimo, tuttavia non è attivo nella tratta Ischitella-Peschici a causa della breve distanza tra i passaggi a livello e i diversi attraversamenti (in parte in corso di eliminazione). L'inattività del SCMT impone la marcia a vista con velocità notevolmente limitata, il capotreno che affianca il macchinista in cabina, e la battuta d'arresto in corrispondenza degli attraversamenti.

La linea è in gran parte pianeggiante ma sono presenti tratte con livellette marcate come la tratta in ascesa al 26‰ tra Apricena Città e Portone Perrone, le tratte con livellette del 25‰ e 29‰ tra Vico e Peschici, la tratta al 25‰ in prossimità di Rodi Porto, il segmento al 29‰ lungo una breve tratta tra Ischitella e Carpino, mentre una tratta localizzata tra Carpino e Cagnano Varano raggiunge il 30‰.

Sono inoltre presenti n.57 curve di raggio ridotto a 400 m su tutta la linea ferroviaria. Si suddividono in n.1 sulla tratta San Severo-Apricena Città, n.5 sulla tratta Apricena Città-San Nicandro, n.10 sulla tratta San Nicandro-Cagnano Varano, n.18 sulla tratta Cagnano Varano-Carpino, n.10 sulla tratta Carpino-Ischitella, n.8 sulla tratta Ischitella-Rodi Garganico e n.5 sulla tratta Vico San Menaio-Peschici Calenella.

La linea limita la velocità d'orario degli elettrotreni ETR330 a 65-85 km/h tra San Severo e Ischitella, con l'eccezione di brevi tratte lungo le quali è possibile impostare gli elettrotreni a 115-140 km/h. Gli ETR 330 sono limitati a 50-60 km/h lungo la tratta Ischitella-Peschici. Le elettromotrici Ale 080 possono essere impostate a velocità uguali agli ETR330

dove questi sono costretti a 50-60 km/h: nelle altre tratte le velocità di fiancata per le Ale080 non superano comunque gli 85 km/h.

7.4.1 DENSITÁ DELLE STAZIONI

Linea Foggia-Lucera

Come evidenziato nella descrizione della linea sono presenti due stazioni e quattro fermate solo due delle quali di impiego corrente. Considerando tutte le stazioni e le fermate lungo i 19,364 km la densità è di un impianto viaggiatori ogni 3,23 km; considerando le sole stazioni e fermate di impiego corrente la densità è di un impianto viaggiatori ogni 4,84 km.

Linea Foggia-Peschici

Il percorso complessivo della linea (rete RFI + rete FdG) è di 73,855 km. Le stazioni sono 10 e le fermate per il servizio viaggiatori sono 8. La densità è quindi di un impianto viaggiatori ogni 4,10 km.

7.5 CARATTERISTICHE DEL MATERIALE ROTABILE

I rotabili impiegati per i servizi Foggia-San Severo-Peschici sono elettrotreni a tre casse ETR330 ed elettromotrici Ale080. Sulla Foggia-Lucera vengono utilizzati esclusivamente elettrotreni ETR 330.

La seguente tabella sintetizza le caratteristiche principali dei rotabili FdG utilizzati sul complesso delle due linee.

Tipo	Quantità	Posti a sedere	Posti in piedi
Elettrotreno ETR 330	7	164	146
Elettromotrice ALe 080	3	80	108

Il dettaglio dei mezzi è riportato nella tabella seguente che indica anche gli anni di revampizzazione delle tre unità del gruppo ALe080.

Tra gli elementi da notare la possibilità di far viaggiare accoppiati sia gli elettrotreni sia le elettromotrici (per le ALe080 il comando multiplo è limitato ad una sola unità accoppiata). Per la presenza della galleria del Monte Tratturale lungo la linea San Severo-Peschici le ALe080 saranno a breve soggette limitazione di circolabilità perché non attrezzate con impianto antincendio reso necessario dalle normative più recenti (al momento la circolabilità è ammessa da deroga alle scadenze normative antincendio). L'esclusione del servizio delle unità attive ad inizio contratto (tre unità revampizzate) è prevista al 2025. Le Ale080 saranno sostituite da tre elettrotreni la cui entrata in servizio è prevista per gli anni 2025-2026-2027 come dettagliato nella sezione sugli investimenti in materiale rotabile. Si annota che la consistenza del parco rotabile rimarrà coerente con programma di esercizio a contratto perché il primo nuovo elettrotreno permetterà la sostituzione delle elettromotrici in dismissione mentre gli altri nuovi elettrotreni saranno finalizzati in modo particolare a produrre treni in doppi composizione quindi raddoppiando il numero di posti disponibili.

La tabella seguente riporta il materiale rotabile ad inizio contratto. L'età media dei rotabili all'avvio del redigendo CdS sarà di 9,5 anni.

Tipo	Matricola aziendale	Anno di entrata in esercizio	Anno di revam-ping	posti a sedere	posti in piedi	Posti bici lunghezza	Vel max	Comando multiplo

Elettrotreno ETR330	ETR 330.001	2009	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
Elettrotreno ETR330	ETR 330.002	2009	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
Elettrotreno ETR330	ETR 330.003	2009	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
Elettrotreno ETR330	ETR 330.004	2010	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
Elettrotreno ETR330	ETR 330.101	2014	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
Elettrotreno ETR330	ETR 330.102	2014	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
Elettrotreno ETR330	ETR 330.103	2014	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
Elettromotrice ALe 080	ALe080.001	1980	2012	80	108	-	21 m	120 km/h	sì
Elettromotrice ALe 080	ALe080.002	1980	2013	80	108	-	21 m	120 km/h	sì
Elettromotrice ALe 080	ALe080.004	1980	2011	80	108	-	21 m	120 km/h	sì
Elettromotrice ALe 080	ALe080.006	1980	2011	80	108	-	21 m	120 km/h	sì

7.6 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

7.6.1 VELOCITÁ COMMERCIALE E LUNGHEZZA TRATTE

La tabella seguente riporta i dati della velocità commerciale della linea Foggia-Lucera. Tutte le missioni coprono l'intera tratta.

Denominazione stazioni e fermate	Progr. km	Velocità commerciale
Foggia	0+000	64,5 km/h
Lucera	19+364	

Si sottolinea che la velocità commerciale riportata in tabella è la velocità commerciale netta, cioè quella ottenuta come rapporto tra il tempo di percorrenza da orario e la lunghezza della linea.

La tabella seguente riporta i dati della velocità commerciale delle tratte componenti la linea Foggia-Peschici

Denominazione stazioni e fermate	Progr. km	Velocità commerciale
Foggia	-	
		109 km/h
San Severo	0+000	
		88 km/h
Apricena Città	11+715	
		63 km/h
San Nicandro Garganico	23+350	
		73 km/h
Cagnano Varano	44+890	
		48 km/h
Carpino	52+145	
		48 km/h
Ischitella	60+775	
		24 km/h
Rodi Garganico	65+582	
		26 km/h
Vico – San Menaio	70+288	
		26 km/h
Peschici	73+855	

Il servizio è impostato su diverse missioni, che variano secondo il periodo d'orario (invernale o estivo). Le missioni più frequenti sono: Foggia-San Nicandro Garganico, Foggia-Apricena, Foggia-Peschici. La lunghezza media della missione è 66 km circa.

7.6.2 QUOTA DI TRENI-KM EFFETTUATI FUORI DAI CONFINI REGIONALI

I servizi oggetto di affidamento sono interamente all'interno dei confini regionali.

7.6.3 PERCENTUALE DI TRENI IN ORARIO DI PUNTA

Si considera come orario di punta il periodo 7.00-9.00

Linea Foggia-Lucera

Sono previsti 60 treni/giorno di cui 4 nell'intervallo orario di punta. La percentuale di treni nell'intervallo orario di punta è quindi del 13%.

Linea Foggia-Peschici

Nell'orario invernale sono previsti 34 treni/giorno di cui 7 nell'intervallo orario di punta. La percentuale di treni nell'intervallo orario di punta è quindi del 21%.

7.6.4 SCOSTAMENTO DALL'ORARIO PROGRAMMATO E REGOLARITÁ

Per la durata del redigendo CdS è previsto il mantenimento degli elevati livelli di qualità già raggiunti in anni recenti.

In particolare, il CdS precedente prevedeva per entrambe le linee che il 95% dei treni avesse ritardo non superiore a 5 minuti. I risultati ottenuti in anni recenti sono stati migliori del minimo richiesto: per 2019 sia sulla linea Foggia Lucera sia sulla linea Foggia-San Severo-Peschici i treni con ritardi non superiori a 5 minuti sono stati oltre il 97% di quelli circolati. Considerando l'insieme delle due linee, nel 2019 i treni giunti a destinazione con ritardo non superiore a 5 minuti sono stati oltre il 98%.

I parametri attesi durante la vigenza del redigendo CdS oggetto di questo PRO sono migliorativi rispetto ai requisiti del contratto precedente e valorizzati al:

- 98% per il parametro n. treni in orario/n. treni circolati.
- 2% per il rapporto tra tempo di ritardo/tempo di percorrenza, considerando come tempo di ritardo la somma dei ritardi dei soli treni giunti a destinazione con ritardo superiore a 5 minuti rapportata al totale dei treni circolati in un anno di esercizio.
- 99% per il rapporto tra n. treni circolati/n. treni programmati.

8. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO E IL MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI PROGRAMMATI

Fermo restando quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018 in merito alla verifica al termine del periodo regolatorio, si adotterà un modello di gestione e monitoraggio annuale, basato sul confronto per ciascun anno tra il Piano Economico-Finanziario e il conto economico risultante a consuntivo, che permetterà una gestione conforme ai principi del Regolamento CE 1370/2007.

Per gli indicatori del PRO, così come per le Condizioni Minime di Qualità di cui alla Delibera ART 16/2018 e stabilite per questo redigendo CdS nell'Allegato 3, si realizza un sistema di monitoraggio che alle cadenze stabilite nell'Allegato 3 consenta l'esame delle prestazioni e l'individuazione di eventuali opportune azioni correttive o, laddove possibile, di azioni preventive.

9. RESPONSABILIZZAZIONE DELL'IMPRESA FERROVIARIA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

Per quanto riguarda la responsabilizzazione dell'impresa ferroviaria per il raggiungimento degli obiettivi, il redigendo Contratto di servizio (Allegato 3 "Condizioni Minime di Qualità dei Servizi e degli Obiettivi di Efficacia e di Efficienza")

contiene penali a fronte delle violazioni degli obblighi afferenti le condizioni minime di qualità ivi individuati, nonché specifiche penali in relazione al mancato raggiungimento degli obiettivi individuati dal PRO e mitigazioni nel caso di over-performance rispetto agli obiettivi del PRO. Quanto sopra in coerenza con le previsioni di cui alla Delibera ART 120/2018 Misura 2 comma 4 lettera b) punto iii) e alla Delibera ART 16/2018.

Allegato: dichiarazione, dell'IF, circa la pertinenza dei costi esposti a PEF rispetto al Contratto di Servizio.

ALLEGATO B

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti Previsti per l'affidamento diretto, ai sensi dell'articolo 5 par. 6 del Regolamento (CE) 1370/2007 e ss. mm. e ii., dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie del Gargano s.r.l.

Informazioni di sintesi

Oggetto dell'affidamento	Servizio di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia di interesse regionale e locale su rete ferroviaria di competenza della Regione Puglia, nonché di servizi connessi.
Ente affidante	Regione Puglia
Tipo di affidamento	Contratto di Servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto (art. 5, par. 6 Reg. (CE) n. 1370/207 e ss. mm. e ii.)
Durata del contratto	Dodici anni: dal 01/01/2022 al 31.12.2033
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	Nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	provincia di Foggia

Soggetto responsabile della compilazione

Nominativo	ing. Carmela Iadaresta
Ente di riferimento	Regione Puglia
Area/servizio	Dipartimento Mobilità - Sezione trasporto pubblico locale e intermodalità
Telefono	080.5405627
Email	servizio.gestionetpl@pec.rupar.puglia.it
Data di redazione	novembre 2021

Premesse

La presente relazione ha la finalità di condensare gli adempimenti in capo all'Ente Affidante in ordine alle esigenze di garantire pubblicità e trasparenza sul processo di affidamento del servizio di trasporto pubblico per ferrovia, secondo quanto previsto dall'articolo 34 co. 20 del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in L. 17 dicembre 2012, n. 221.

Limitatamente al perimetro del servizio pubblico di trasporto passeggeri per ferrovia di cui in argomento la presente soddisfa anche l'esigenza di rendere pubblica, una volta l'anno, una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, così come previsto dall'art. 7, par. 1 del Regolamento n. 1370/2007 e ss. mm. e ii.

Inoltre, nel seguito, sono anche presentati i contenuti e le modalità di accoglimento/superamento delle osservazioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti sul PRO e sul PEF, ai sensi della Misura 2.7 della Delibera ART n. 120/2018.

Norme di riferimento

a) Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338 il quale:

   - Prevede all'art. 5, par. 5 la facoltà di **aggiudicare direttamente** i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale ;

   - Prevede all'art. 4, par. 4, la possibilità di **proroga** fino al 50% della durata dei contratti di servizio in relazione alla significatività dei beni forniti dall'operatore del servizio pubblico;

   - prevede all'art. 7, par. 2 e 3, la **pubblicazione** sulla GUUE, in caso di aggiudicazione diretta, da parte delle Autorità competenti almeno un anno prima, delle seguenti informazioni minime: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione prevista; c) servizi eterritori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione;

   - definisce **obbligo di servizio pubblico** "*l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale 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*";

   - definisce **diritto di esclusiva** "*il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto di passeggeri su una linea o rete on in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico*";

   - definisce **compensazione di servizio pubblico** "*qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo*".

   - Prevede all'art. 6, par. 1 che tutte le **compensazioni** di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico non aggiudicato a norma dell'art. 5, paragrafi 1, 3 o 3*ter* o connesse a una norma generale devono essere conformi all'art. 4 ed inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato;

b) 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;

c) Decreto Legislativo n. 17 aprile 2014 n. 70 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";

d) Legge 24 dicembre 2007 n. 244, art. 2, c. 461 che fissa le disposizioni che l'Autorità competente è tenuta ad applicare in sede di stipula dei contratti di servizio per tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti;

e) Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013 n. 94/CU recante le linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contatti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi ai sensi del sopra richiamato articolo della L. 244/2007;

f) Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" e ss. mm. e ii, che:

- all'art. 8 prevede il trasferimento alle Regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione delle le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.;
- all'articolo 17 che gli Enti competenti definiscano obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;

- all'articolo 18, come modificato dall'art 7 comma 3 della L. 33/2009, che, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è regolato da contratti di servizio con durata minima non inferiore a sei anni di rinnovabile di altri sei;

g) decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 217 e successive modificazioni, articolo 37 del che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

h) decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17dicembre 2012, n. 221, artt. 34 e 34-octies;

i) decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96 – art. 27;

j) Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (e ss. mm. e ii.) il quale prevede, tra l'altro,:

- all'art. 18, co. 1, lett. a) che le disposizioni del Codice non si applicano "*[…] alle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 […]";*

- all'art. 17, co. 1, lett. i) che le disposizioni del codice non si applicano agli appalti ed alle concessioni di servizi "*concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana*";

- all'art. 4, che l'affidamento dei contratti pubblici "esclusi del tutto o in parte dall'ambito di applicazione oggettiva del presente codice, avviene nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza e proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica;

k) Atti regolatori dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART):

- il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (allegato alla delibera del Consiglio dell'Autorità per la regolazione dei Trasporti n.52 del 4 luglio 2014);

- Delibera n. 49 del 17 giugno 2015, recante "*Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici*";

- Delibera n. 48 del 30 marzo 2017 Atto di regolazione recante la "*Definizione delle metodologia e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*";

- Delibera n. 16 del 8 febbraio 2018 Atto di regolazione recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico*";

- Delibera n. 106 del 25 ottemperanza 2018 Atto di regolazione recante "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*";

- Delibera n. 120 del 29 novembre 2018 Atto di regolazione recante "*Misure e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni di servizio di trasporto ferroviario regionale*".

l) Legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale" e ss. mm. e ii.;

m) Legge regionale 20 agosto 2012, n. 24 "Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali e ss. mm. e ii.";

Oggetto dell'affidamento

L'affidamento in argomento, occorso con Deliberazione della Giunta regionale n. 1480/2017, concerne i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia di competenza dell'ATO Regione Puglia, erogati principalmente sulla porzione di rete ferroviaria regionale insistente nella provincia di Foggia (con eventuali estensioni alla rete ferroviaria regionale interoperabile) così come definiti nel Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598/2016 (pubblicata su B.U.R.P. 55/2016).

Il modello pugliese di governance del sistema del trasporto pubblico

La Regione Puglia, in forze del trasferimento di competenze concretizzato con l'art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997, a mente dell'art. 3 della L.R. n. 18/2002 è competente per le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto locale, con qualsiasi modalità eserciti, non attribuiti agli Enti locali.

A fronte della disciplina contenuta nell'art. 3-*bis* del decreto-legge n. 138/2011 convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, anche la Regione Puglia ha organizzato, attraverso la L.R. n. 24/2012, l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Ambiti Territoriali Ottimali di estensione almeno provinciale.

Tale impostazione risulta, inoltre, coerente con la disciplina indicata nell'art. 48 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, ove è ribadito l'obbligo per le Regioni di determinare i bacini di mobilità del trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo.

La predetta L.R. n. 24/2012 regolamenta ed organizza, anche in conformità alla disciplina nazionale citata innanzi, lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica tra cui i servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevedendo che i medesimi siano organizzati ed erogati all'interno di Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e, inoltre, che la programmazione e l'organizzazione dei servizi sia riservata all'Organo di Governo d'Ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione.

All'art. 23, c. 1, lett. b) la medesima legge istituisce, un Ambito Territoriale Ottimale di estensione regionale che, tra l'altro, comprende anche i servizi ferroviari. Tale istituzione è resa definitiva, secondo quanto previsto dal c. 1 del citato art. 13 della legge, a fronte dell'approvazione del Piano Triennale dei Servizi di

TPRL intervenuta con DGR n. 598/2016 di approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti e il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale, ai sensi di quanto previsto dall'art. 2 della L.R. n. 16/2008.
Per ciò che attiene i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale, la L.R. n. 24/2012, all'art. 19, c. 1 identifica nell'Ente Regione Puglia l'Organo di Governo del relativo Ambito;

Con il D.Lgs. n. 422/1997, il legislatore, oltre a delegare alle regioni i compiti di programmazione ed amministrazione dei servizi di trasporto pubblico regionale locale, ha disposto, ope legis il subentro di queste ultime alle concessioni dello Stato, quali nuovi concedenti sia dei servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato spa (art. 9), che delle ferrovie in concessione ad aziende private e/o in gestione commissariale (art. 8), sulla base di specifici Accordi di programma da sottoscriversi.
La società Ferrovie del Gargano s.r.l. (FDG), nel 1962 rileva l'esercizio del trasporto e la gestione della linea ferroviaria San Severo – Peschici Calenelle.
Dall'anno 2009, inoltre, subentrando alla concessione dello Stato Vs. RFI s.p.a., esercisce il servizio di trasporto (e di gestore dell'infrastruttura) sulla linea ferroviaria Lucera – Foggia.
Dall'anno 2011, inoltre, eroga servizi, in regime di interoperabilità, anche sulla rete ferroviaria nazionale, tratta San Severo – Foggia, garantendo l'accessibilità al capoluogo di provincia da parte dell'area garganica.

L'attuazione della delega alla Regione di cui all'art. 8 del D.lgs. 422/97 ha avuto inizio con l'emanazione del DPCM del 16 novembre 2000 che ha individuato e trasferito alle regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti ad esse conferiti con decorrenza a partire dal 1 gennaio 2001.
Da quella data in poi sono stati sottoscritti con FDG contratti che, in forza dell'articolo 34, comma 3, delle legge regione n. 18/2002, successivamente integrata dalla legge regionale n. 17/2005, la giunta regionale ha rinnovato sino al 2009.

Allo stato risulta vigente il contratto di servizio sottoscritto in data 29.12.2009 (rep. 11019 del 29.12.2009), avente durata di sei anni, dal 01.01.2010 al 31.12.2015, successivamente integrato in data 23 aprile 2012. La disciplina contrattuale prevede esplicitamente, all'art. 3, la possibilità di rinnovare il medesimo contratto per ulteriori sei anni.
Con DGR n. 1453 del 02.08.2013 la Giunta regionale ha disposto, anche per Ferrovie del Gargano s.r.l., di non avvalersi della facoltà di recedere dal contratto in essere, prorogando la scadenza dello stesso contratto di ulteriori sei anni, sino al 31.12.2021.
In data 26 maggio 2009, la Regione Puglia ha inoltre sottoscritto con Ferrovie del Gargano s.r.l. il "Contratto di Servizio per l'esercizio della ferrovia Foggia-Lucera" (rep. 10124 del 29.05.2009), avente durata di quaranta anni, a decorrere dal 1 luglio 2009, ovvero dalla data di attivazione (avvenuta in data 14 luglio 2009). Con particolare riferimento a tale ultimo contratto di servizio si rappresenta che l'affidamento di cui alla presente relazione si riferisce ai servizi ferroviari esercitati su entrambi le relazioni di cui innanzi, costituendo, nei fatti, una cessazione anticipata, con rinnovo, del contratto di servizio rep. 10124 del 29.05.2009.

L'Affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia a Ferrovie del Gargano s.r.l.
L'affidamento in argomento discende dalla positiva valutazione, da parte della Giunta regionale, della nota prot. 1852 del 14.09.2017con la quale Ferrovie del Gargano s.r.l. ha presentato una proposta commerciale finalizzata alla aggiudicazione diretta , ex art. 5, par. 6, del Regolamento n. 1370/2007 a far data dal 01/01/2022.
Con Deliberazione della Giunta Regionale, n. 1480 del 28.09.2017, infatti è stato disposto, tra l'altro:

- di procedere all'aggiornamento, ai sensi dell'art. 21 del contratto di servizio in essere, del medesimo contratto previa rinegoziazione in conformità al mutato quadro normativo e regolatorio intervenuto;
- alla aggiudicazione diretta in favore di Ferrovie del Gargano s.r.l. del contratto dei servizi di trasporto ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Regolamento n. 1370/2007 per dieci anni, elevabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del citato regolamento;
- che i contratti conseguentemente sottoscritti annullano e sostituiscono la parte "servizi di trasporto" dei vigenti contratti di servizio;

A fronte del citato atto deliberativo è stato pubblicato l'avviso di pre-informazione al mercato, previsto dall'art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo all'affidamento diretto a FDG, art. 5, par. 6 dello stesso Regolamento pubblicato nel Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S S189 del 03/10/2017.

L'affidamento in argomento ha tenuto conto dei caratteri di efficientamento della gestione del medesimo affidamento secondo quanto disciplinato dalla Delibera ART n. 120/2018, contemplando, dunque, la determinazione di obiettivi di efficientamento della medesima gestione nonché di un conseguente Piano di Raggiungimento degli Obiettivi (PRO) sottoposto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, unitamente al Piano economico e Finanziario (PEF), ai sensi della Misura 2.7 della citata Delibera ART n. 120/2018.
Nella nota prot. n. 9663 del 17/06/2021 l'Autorità ha formulato osservazioni al PRO ed al PEF di cui all'affidamento in argomento, di cui di seguito si riportano, in sintesi, le modalità con la quale sono state trattate e recepite all'interno dello schema di contratto di servizio.

Contratti di servizio presi a riferimento per il calcolo dei parametri di efficienza da parte dell'Autorità
Sono state apportate le rettifiche al PRO, allegato allo schema di contratto, secondo le indicazioni dell'Autorità rilevanti ai fini della individuazione del set di contratti di servizio presi a riferimento per la determinazione dei parametri di efficienza.

Variazione del valore della X di efficienza al variare della velocità commerciale della singola linea e l'esercizio della linea Foggia-Lucera sulla frontiera di efficienza
Come da indicazione ART, l'anno preso a riferimento per la determinazione del recupero di efficienza è stato l'esercizio 2020, ultimo consuntivato ed approvato in media con i dati 2018-2019. Partendo dal confronto dei rispettivi costi operativi (dato 2020 in media con i dati 2018-2019) sono stati ricalcolati i parametri del PRO. In particolare, il costo operativo per treno-km di entrambe le linee (unità a cui fa riferimento il redigendo contratto) mostra riduzioni sostanzialmente in linea con quanto indicato dall'ART.

Nel dettaglio la riduzione del costo operativo nel primo periodo regolatorio (2022/2024) evidenzia un efficientamento del 10,93 %.

Considerando invece un periodo regolatorio quinquennale la società raggiunge un efficientamento del 9,5%.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA															
Periodi regolatori				**I periodo regolatorio**			**II periodo regolatorio**			**III periodo regolatorio**			**IV periodo regolatorio**		
Anni di vigenza del redigendo CdS		media 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo / treno-km	euro/ treno-km	**10,57**	**9,45**	**9,30**	**9,41**	**9,53**	**9,74**	**9,84**	**9,99**	**10,09**	**10,34**	**10,45**	**10,64**	**10,56**	**10,66**
variazione su media 2018-2020		-	0,00%	-11,95%	-10,99%	-9,84%	-7,87%	-6,84%	-5,50%	-4,54%	-2,10%	-1,13%	0,73%	-0,10%	0,88%
media periodo regolatorio su base triennale					-10,93%			-6,74%			-2,59%			0,50%	
media periodo regolatorio su base quinquennale						-9,50%									

Tabella 1. Costo operativo/treno km, rete oggetto del redigendo contratto di servizio.

L'evoluzione del costo operativo delle due linee considerate separatamente, come da contratti vigenti, si calcola una riduzione dei costi che soddisfa l'indicazione ART. I costi rimangono inferiori rispetto al valore di riferimento nonostante si considerino costi che, nel corso del contratto, aumentano per motivi che includono gli adeguamenti contrattuali degli addetti dell'impresa ferroviaria e gli adeguamenti all'inflazione al tasso stabilito da Regione Puglia; effetti contenti dalla riduzione del costo del personale per il turn over programmato. Nel dettaglio per la linea Foggia/Lucera la riduzione del costo operativo nel primo periodo regolatorio (2022/2024) evidenzia un efficientamento del 2,84 %. Considerando invece un periodo regolatorio quinquennale la linea Foggia/Lucera raggiunge un efficientamento del 2,31%.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA LINEA FOGGIA LUCERA															
Periodi regolatori				1 periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		media 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo / treno-km	euro/ treno-km	**10,48**	**10,21**	**10,06**	**10,17**	**10,31**	**10,30**	**10,34**	**10,26**	**10,37**	**10,60**	**10,71**	**10,92**	**10,87**	**10,98**
variazione su media 2018-2020		-	0,00%	-3,96%	-2,91%	-1,64%	-1,66%	-1,36%	-2,05%	-1,04%	1,19%	2,23%	4,16%	3,72%	4,77%
media periodo regolatorio su base triennale					-2,84%			-1,69%			0,79%			4,22%	
media periodo regolatorio su base quinquennale						-2,31%									

Tabella 2. Costo operativo/treno km, linea Foggia-Lucera.

Analogamente, il costo operativo per treno-km riferito alla linea Foggia San Severo-Peschici nel primo periodo regolatorio (2022/2024) evidenzia un efficientamento del 15,64 %. Considerando invece un periodo regolatorio quinquennale la linea Foggia San Severo-Peschici raggiunge un efficientamento del 13,70%.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA LINEA FOGGIA - SAN SEVERO RODI PESCHICI															
Periodi regolatori				1 periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		media 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo / treno-km	euro/ treno-km	**10,62**	**9,01**	**8,86**	**8,96**	**9,07**	**9,40**	**9,56**	**9,82**	**9,92**	**10,19**	**10,29**	**10,49**	**10,37**	**10,47**
variazione su media 2018-2020		-	0,00%	-16,61%	-15,70%	-14,61%	-11,50%	-10,06%	-7,54%	-6,62%	-4,06%	-3,12%	-1,31%	-2,36%	-1,42%
media periodo regolatorio su base triennale					-15,64%			-9,70%			-4,60%			-1,70%	
media periodo regolatorio su base quinquennale						-13,70%									

Tabella 3. Costo operativo/treno km, linea Foggia-San Severo-Peschici.

Il trend dei costi operativi è principalmente ascrivibile agli adeguamenti contrattuali del costo del lavoro, all'incremento inflazionistico dei costi operativi e all'incremento della flotta che permetterà di produrre più posti-km. I costi operativi/posto-km diminuiscono sensibilmente nel periodo considerato (Tabella 4), per effetto dell'inserimento di nuovi elettrotreni e per l'introduzione di treni in doppia composizione (164+164 posti) nel tratto San Severo - Foggia. I tre nuovi elettrotreni entreranno in servizio nel 2025, 2026 e 2027; gli elettrotreni destinati alle doppie composizioni saranno quelli con ingresso in servizio nel 2026 e 2027, anni in corrispondenza dei quali il costo operativo/posto-km ha una evidente riduzione. Si veda in particolare la Tabella 6 relativa all'intera relazione Foggia - San Severo- Peschici.

Intera rete (rif. contratto)		Media triennio	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo	Euro/ posto -km	0,069	0,058	0,057	0,057	0,058	0,059	0,053	0,048	0,049	0,050	0,050	0,051	0,051	0,051

Tabella 4. Costo operativo/posto-km, rete oggetto del redigendo contratto di servizio.

Linea Foggia Lucera (rif. contratto)		Media triennio	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo	Euro/ posto -km	0,066	0,062	0,061	0,062	0,063	0,063	0,063	0,063	0,063	0,065	0,065	0,067	0,066	0,067

Tabella 5. Costo operativo/ posto-km, linea Foggia-Lucera.

Linea Foggia San Severo Peschici		Media triennio	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo	Euro/ posto -km	0,072	0,055	0,054	0,055	0,055	0,057	0,048	0,042	0,043	0,044	0,044	0,045	0,045	0,045

Tabella 6. Costo operativo/ posto-km, linea Foggia-San Severo-Peschici.

L'anno base preso a riferimento per la determinazione del recupero di efficienza

La determinazione del recupero di efficienza ai fini del PEF e del PRO è stata condotta con riferimento sia al singolo anno base 2020, sia alla media del triennio 2018-20219-2020, così come già detto innanzi. I valori impiegati sono valori consuntivati riferiti alla contabilità regolatoria dell'Impresa Ferroviaria, parte integrante del bilancio regolarmente approvato.

Valutazioni quantitative sugli impatti che gli investimenti in materiale rotabile avranno in termini di attrattività del servizio

Gli investimenti in materiale rotabile si rendono necessari principalmente per l'adeguamento alla normativa sulla sicurezza ferroviaria (D.Lgs. 112/2015): le elettromotrici Ale080 attualmente in servizio sulla linea Foggia-Peschici non potranno più circolare nella galleria del Monte Tratturale (principale galleria della linea) perché non più rispondenti alle esigenze normative di sicurezza antincendio. Al momento la circolazione delle Ale080 avviene in forza di una deroga alla normativa per la quale è attesa una proroga dall'Ente competente necessaria al mantenimento in servizio delle elettromotrici Ale080 fino a quando procedure e tempi di fornitura ne permetteranno la sostituzione con elettrotreni moderni e a più casse.

La sostituzione delle elettromotrici Ale080 con elettrotreni permetterà inoltre i seguenti vantaggi per l'utenza:

- Accessibilità per tutti gli utenti, anche a mobilità ridotta: i nuovi elettrotreni hanno ingressi a piano ribassato.
- Sicurezza e servizi al cliente: un singolo elettrotreno permette ad un solo agente di scorta di avere piena visibilità di tutto l'ambiente viaggiatori e di essere immediatamente disponibile a tutti i viaggiatori con le attuali elettromotrici questo non è possibile: le elettromotrici viaggiano accoppiate ma non è possibile per l'agente di scorta passare dall'una all'altra durante la marcia del treno.
- Comfort: gli elettrotreni di nuova acquisizione sono dotati di una migliore disposizione degli spazi con vestiboli di ingresso e uscita che facilitano i flussi di viaggiatori; il comfort di viaggio è aumentato anche grazie alla disponibilità di maggiori superfici vetrate lungo le pareti laterali.
- Livello di servizio: gli elettrotreni di nuova acquisizione permettono una maggiore velocità di impostazione dei servizi sia sulla rete FdG sia sulla rete RFI: le elettromotrici in dismissione erano ammesse solo a velocità minori.

Invarianza, per l'intera durata contrattuale, dei costi di processo, dei ricavi e della produzione del servizio

I dati prospettici di costi e ricavi sono stati adeguati per tenere conto degli adeguamenti contrattuali per tutte le categorie di addetti FdG e per considerare l'effetto delle variazioni dei prezzi al consumo. Circa il numero di treni negli anni in cui vengono dismesse le elettromotrici Ale080 e vengono immessi in servizio gli elettrotreni ETR330 (o equivalenti) è utile chiarire che con l'esclusione di tre elettromotrici e l'inserimento di un elettrotreno, considerando la capacità dei rotabili e le modalità di esercizio programmate, la capacità di produzione rimane sostanzialmente costante coerentemente con l'invarianza del programma di esercizio. Più in dettaglio, un elettrotreno (capacità posti a sedere: 164) va considerato equivalente, come capacità di trasporto, a due elettromotrici Ale080 (capacità posti a sedere: 80 ciascuna). Infatti le elettromotrici Ale080 viaggiano sempre accoppiate a costituire un treno da 80+80 posti a sedere. Al momento sono in servizio tre Ale080 di cui due impiegate in linea (sempre accoppiate) e una di scorta o in manutenzione. Con l'eliminazione dalla flotta in servizio delle tre ALe080 viene inserito in servizio un elettrotreno che ha scorta negli elettrotreni già in flotta. Quindi tre elettromotrici vengono sostituite da un elettrotreno, da cui la parità di treni-km. L'ingresso in servizio dei due successivi elettrotreni è funzionale alla realizzazione di treni in doppia composizione (due elettrotreni accoppiati a formare un treno) sulla tratta San Severo-Foggia. Quindi sulla tratta in oggetto a parità di treni-km aumentano i posti-km.

Aumenti tariffari e applicazione del price-cap

Come descritto nella relazione ex Delibera ART n. 48/2017, misura 4.11 e misura 6.2 (**allegato 1**) la politica tariffaria per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale, di competenza esclusiva della Giunta regionale, in Puglia è disciplinata dal Titolo VI della L.R. n. 18/2002.

Al fine di mantenere l'equilibrio economico finanziario del contratto di servizio, la possibilità di adeguare la tariffa all'indice inflattivo è stata predeterminata come di seguito, prevedendo incrementi tariffari localizzati in taluni specifici anni, assorbenti del previsto adeguamento inflattivo:

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	2028	2029	2030	2031	2032	2033
incremento tariffario minimo garantito	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%	0.90%

Questa necessità ricalca le omologhe scelte già compiute dalla Giunta regionale con la Deliberazione n. 957/2018 relativa al contratto di servizio per l'esercizio del trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale stipulato con Trenitalia s.p.a..
Tale impostazione consente di salvaguardare il principio di equità e non discriminazione dei vettori, nonché il perseguimento di una progressiva omogeneizzazione delle tariffe del sistema regionale dei trasporti. Si rappresenta, inoltre, che tale previsione ha scontato la procedura di consultazione prevista dall'art. 26, co. 1 della L.R. n. 18/2002 avviata con nota prot. AOO_4802 del16/11/2021.

Monitoraggio KPI
L'allegato 3 al contratto di servizio di cui all'affidamento in argomento comprende una dettagliata individuazione di indicatori specifici di prestazione e qualità (KPI), dei valori soglia rispetto alla applicazione delle penali od alla individuazione di premialità e mitigazioni, oltre che gli impegni, in capo all'Affidatario, di garantirne il puntuale monitoraggio e reportistica alla Regione.

Equilibrio economico del contratto
Il disallineamento tra testo e file Excel PRO era dovuto al fatto che il PRO era stato inizialmente elaborato per non includere l'adeguamento all'inflazione programmata. Il successivo inserimento dell'inflazione programmata aveva causato il disallineamento rilevato da ART. La versione di PEF allegata al contratto di servizio recupera questo disallineamento.

Tasso inflattivo adottato
Al fine di consentire previsioni affidabili e calibrate della dinamiche evolutiva delle componenti economiche e finanziarie del PEF suscettibili di evoluzioni legate alla dinamiche inflattiva, è stato utilizzato un tasso di adeguamento inflattivo, di tali componenti, predeterminato e fissato al 0.9%. Tale indicazione, peraltro, è in linea anche con quanto indicato nel contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale sottoscritto con Trenitalia s.p.a., nonché con gli altri in corso di negoziazione.

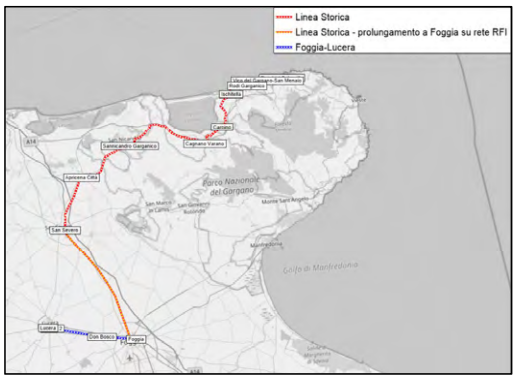
Per ciò che attiene la differenziata stima di "ripresa" dei ricavi da traffico rispetto ai decrementi occorsi per effetto dell'emergenza COVID-19 è stata raccolta l'indicazione di omogeneizzare le stime degli effetti dell'emergenza sanitaria. Tuttavia pare il caso di segnalare che, stanti le apprezzabili differenze dei contesti operativi, nonché delle attitudini socio-economiche dei territori di riferimento in cui è programmata la produzione dei servizi ferrovari in Puglia, le eventuali differenziazioni in tal senso, rinvenibili nelle previsioni oggetto dei contratti di servizio tra gli operatori del trasporto pubblico, attengono ad una verosimile stima di tali effetti opportunamente graduata rispetto alle peculiarità del caso (tasso di occupazione e di antropizzazione dei territori, comportamento tipico dei viaggiatori pendolari, reddito pro-capite, capacità di generazione domanda di trasporto ferroviario, esperienze di integrazione modale,…).

Infrastruttura ferroviaria, caratteristiche del servizio ed obbligazioni di servizio pubblico
Il Piano regionale dei trasporti della Regione Puglia, assurto a dignità di norma con la Legge regionale 23 giugno 2008 n. 16 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", riconosce al sistema ferroviario pugliese il ruolo di struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale disponendo che, rispetto ad esso, siano ridisegnati e calibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili con esso.
In Puglia l'infrastruttura ferroviaria si sviluppa, sul territorio regionale, per oltre 1500 km di estensione, di cui circa 840 km appartenenti all'infrastruttura nazionale (in concessione a RFI s.p.a.) e 660 km appartenente agli asset regionali. L'efficiente diffusione dell'infrastruttura ferroviaria è confermata

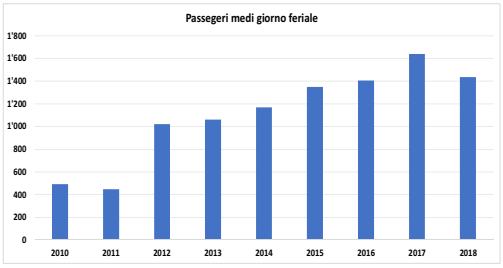
dall'evidenza secondo cui, dei 258 Comuni pugliesi, ben 149 (quasi il 60%) sono attraversati dalla ferrovia connettendo, in termini di accesso diretto, l'81,4% della popolazione.

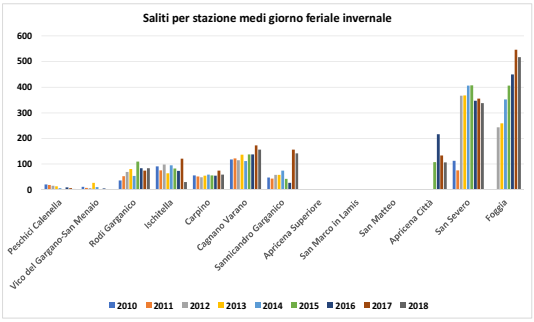
La rete ferroviaria, completamente elettrificata, sulla quale sono maggiormente concentrati i servizi di trasporto ferroviario oggetto d'affidamento presenta pertanto le seguenti caratteristiche: **Servizio ferroviario**	**Linea o tratta**	**Rete**	**Gestione**	**Lunghezza**	**Semplice o doppio binario**	**Elettrificazione**
Foggia-Lucera	Foggia-Lucera	Regionale	Ferrovie del Gargano	19,36 km	Semplice binario	Linea elettrificata
Foggia-San Severo-Peschici	Foggia-San Severo	Nazionale	Rete Ferroviaria Italiana	30,50 km	Doppio binario	Linea elettrificata
	San Severo-Peschici	Regionale	Ferrovie del Gargano	73,86 Km	Semplice binario	Linea elettrificata

Di seguito si riportano due schematizzazioni della rete di riferimento e delle estensioni del servizio sulla rete ferroviaria nazionale (S. Severo – Foggia).

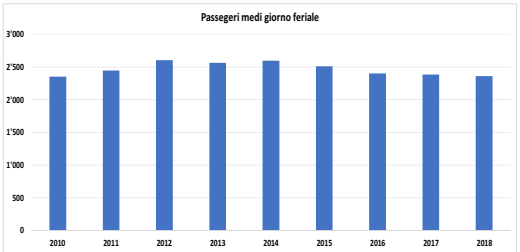


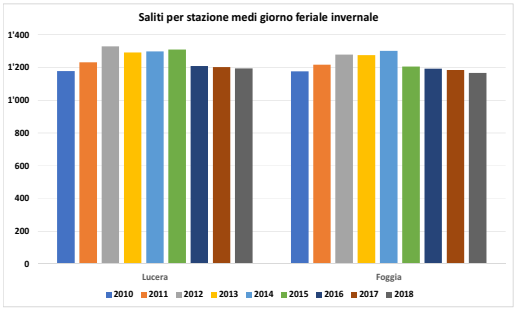
La linea storica dal 2010 al 2018 ha un numero medio di passeggeri saliti in una giornata feriale invernale pari a 1'113 passeggeri/giorno, che scendono a 470 se si esaminano solo gli anni in cui non erano attivi tra San Severo e Foggia. Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata feriale invernale complessivi e distinti per fermata.





La linea Foggia-Lucera dal 2010 al 2018 ha un numero medio di passeggeri saliti in una giornata feriale invernale pari a 2’472 passeggeri/giorno. Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata feriale invernale complessivi e distinti per fermata.





Sulla linea Lucera – Foggia sono previsti 60 treni/giorno di cui 4 nell’intervallo orario di punta. La percentuale di treni nell’intervallo orario di punta è quindi del 13%.

Sulla linea Foggia - San Severo – Peschici C, nell'orario invernale sono previsti 34 treni/giorno di cui 7 nell'intervallo orario di punta. La percentuale di treni nell'intervallo orario di punta è pari al 21%.

La velocità commerciale dei servizi si attesta intorno ai 55 km/ora.
Nove fermate/stazioni della rete sono tutte dotate di biglietteria, tra cui alcune dotate di rivenditrici automatiche self-service il cui numero è destinato a crescere in dal primo anno di validità di contratto. La rete di vendita è completata da una serie di esercenti convenzionati (agenzie di vendita titoli di viaggio) oltre che da servizi infotelematici (da fruire anche in modalità mobile) dedicati a tale scopo.

Il servizio è offerto con una flotta, dedicata al servizio viaggiatori, di 10 treni elettrici tutti a composizione bloccata. L'età media è pari a 9,5 anni nel primo anno di vigenza del contratto (2022).
Per effetto degli investimenti in materiale rotabile, sia a carico Regione Puglia che a carico dell'affidatario, nei primi cinque anni l'età media passa a 8 anni.
Oltre alle nuove dotazioni ed al miglioramento del confort di viaggio, va evidenziato che i nuovi treni consentiranno di proporre il 100% dei treni accessibile alle persone con mobilità ridotta e il 100% dell'accessibilità con la propria bici.

Obbligazioni di servizio pubblico
Gli obblighi di servizio pubblico esplicitati nel Contratto di Servizio sono:

- obbligo di effettuazione delle corse ferroviarie elencate nel programma di esercizio nel rispetto degli standard minimi specificati nel contratto di servizio;
- obblighi relativi ai rotabili adibiti al servizio e ammodernamento del parco del materiale rotabile mediante acquisto di treni secondo la quantità e la tempistica stabilite dal Contratto di servizio;
- obblighi tariffari;
- obblighi relativi alla qualità del servizio ;
- obblighi di monitoraggio e rendicontazione;
- obblighi di contabilità analitica separata;
- obblighi di informazioni all'utenza.

Elemento non trascurabile, soprattutto tra gli obblighi di servizio oggetto di contratto, è la gestione del sistema di garanzia della qualità del servizio implementato in piena aderenza alla Deliberazione ART n. 16/2018.
In coerenza con le misure regolatorie di specie sono stati definiti precisamente gli standard di qualità relativi ai servizi oggetto d'affidamento introducendo regole di computazione e rilevazione dei relative condizioni minime da garantire.
Le componenti del sistema delle garanzie di qualità sono: regolarità e puntualità del servizio, informazioni all'utenza, quantità di posti offerti, accessibilità della rete commerciale, pulizia, comfort e sicurezza.
Tali parametri sono continuamente verificati sia dall'affidatario che attraverso specifiche campagne di ispezione e verifica da parte del committente del servizio.

Ulteriore elemento di novità è l'introduzione di espliciti e misurabili indicatori di efficienza della gestione del contratto di servizio, in termini di progressiva riduzione dei costi di produzione del servizio, oltre che di crescita dei ricavi da traffico.
In aderenza alla Deliberazione ART n. 120/2018, infatti, l'affidamento è basato su un piano di raggiungimento degli obiettivi (PRO) di efficienza della gestione del servizio proprio sia in termini di costi (efficienza) che in termini di efficacia (progressivo incremento della regolarità e della puntualità).
Il contratto di servizio, prevede, inoltre specifiche penali contrattuali in caso di inadempimenti e/o di mancato raggiungimento degli obiettivi di efficientamento definiti nel PRO.

Compensazioni per obbligazioni di servizio pubblico

Per l'assolvimento degli obblighi di servizio sono riconosciti all'affidatario oltre ai proventi del traffico contratto con modalità *net-cost*), i ricavi connessi alla gestione del servizio (altri ricavi) nonché un corrispettivo contrattuale che assicuri, tenuto conto dei rischi commerciali, industriale nonché dell'allocazione e della modalità di gestione di tutti gli altri rischi come da contratto di servizio, la sostenibilità economico finanziaria del contratto.
La computazione delle compensazioni è sviluppato in conformità alle disposizioni dell'art. 4 e dell'art. 6, nonché dell' allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii., oltre che in coerenza con le misure regolatorie ART applicabili. Tale impostazione consente una effettiva condivisione di tutti gli elementi connessi all'espletamento del servizio (quantità e qualità del servizio, costi, ricavi, investimenti, imposte, margine di utile, tariffe,…) ed in tale ottica l'affidatario elabora una proposta di Piano Economico Finanziario (PEF) in cui è stimato, anno per anno per l'intera vigenza del contratto, il valore complessivo delle voci economiche afferenti alla gestione del contratto e dei relativi risultati previsionali.

La compensazione riconosciuta a FDG per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico di cui al contratto di servizio in argomento, non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell' art. 107, par. 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), poiché computata ed erogata a norma del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii. (art. 9, par. 1).

Il corrispettivo contrattuale previsto sarà finanziato attraverso le risorse del Fondo Regionale Trasporti, di cui alla L.R. n. 18/2002 nel quale concorrono sia risorse trasferite dallo Stato (Fondo Nazionale Trasporti) che risorse proprie regionali.

Selezione della modalità di affidamento
La Regione Puglia, con DGR n. 1480/2017, ha disposto anche per il contratto di servizio in argomento, l'affidamento diretto, ex art. 5, par. 6 del Regolamento 1370/2007 e ss.mm. e ii..
Anche a fronte degli investimenti proposti dall'affidatario con proprio apporto di risorse economiche, ritenuti funzionali ed indispensabili per l'implementazione del processo di continuo recupero di qualità del servizio, è stato possibile estendere, ex art. 4, par. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii, la drata dle contratto di servizio sino a complessivi dodici anni.

La Delibere ART n. 48/2017
In aderenza alla misura 4 della Delibera in argomento la Regione Puglia ha redatto la c.d. "relazione sui lotti" che, tuttavia, per il lotto in argomento, assumeva le definizioni già delineate nel Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale approvato con DGR n. 598/2016, precedentemente, dunque, all'approvazione della Delibera ART n. 48/2017.
La conferma della definizione, storica, dei cinque lotti differenti in cui è riconosciuta la rete ferroviaria pugliese muove dalle considerazioni relative agli interenti infrastrutturali in corso volti a superare le limitazioni fisiche, tecnologche ed impiantistiche oltre che meramente infrastrutturali della medesima rete, oltre che le diversificate e frammentati dei modelli gestionali degli impianti fissi (depositi, officine,…).

La Delibera ART n. 154/2019
Con riferimento all' applicazione delle misure regolatorie di cui alla Delibera in argomento si rileva che, alla Misura 1 Punto 5 è esplicitamente previsto che "In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravi amministrativi, l'Ente Affidante può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo 7 par. 2 del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c)".
La complessa attività istruttoria volta alla definizione delle regole e della disciplina contrattuale, già in corso alla data di adozione della Delibera, ha tuttavia consentito comunque di recuperare buona parte dei contenuti medio tempore intervenuti delle misure regolatorie di cui alla Delibera ART n. 154/2019.

La Delibera ART n. 120/2018
Le misure regolatorie contenute nell'atto in parola risultano acquisite al procedimento di elaborazione del contratto di servizio attraverso la redazione del PRO e del PEF sottoposti all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Motivazioni a supporto della scelta
L'affidamento diretto a Ferrovie del Gargano s.r.l., ex art. 5, par. 6 del Reg. n. 1370/2007 è stato disposto con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1480/2017.
La scelta, dunque, è stata compiuta dalla Giunta Regionale con l'atto amministrativo di aggiudicazione anzidetto in ottemperanza all'art. 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 e sulla scorta dell'offerta commerciale prot. 1852 del 14.09.2017.
La citata offerta commerciale formulata da Ferrovie del Gargano s.r.l. richiedeva l'aggiudicazione diretta a far data dal 01/01/2022.

Il provvedimento amministrativo di affidamento (DGR n. 1480/2017) ne fissa una durata pari a 9 anni e 3 mesi (111 mesi).

L'evoluzioni della regolamentazione del settore nonché gli impatti che lo stato di emergenza ha riverberato tanto sulle esigenze della mobilità quanto sulla modalità collettiva di trasporto costituiscono le preminenti motivazioni della necessità di aggiornare ed integrare l'offerta commerciale formulata da FDG.

In particolare, l'offerta commerciale di FDG ha dovuto essere rivista anche in considerazione:

a) dell'approvazione della Delibera ART n. 16/2018 che ha introdotto stringenti meccanismi di identificazione, misurazione e gestione dei parametri minimi di qualità del servizio richiesti all'affidatario i quali riflettono i propri effetti nel PEF;

b) dell'approvazione della Delibera ART n. 120/2018 che ha fornito criteri oggettivi per l'efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale oltre che misure di contabilità regolatoria rivolte al cost-accounting ed alla specificazione della separazione contabile introdotta sia dalla L.R. n. 18/2020 che dal D.Lg.s n. 112/2015. Nello specifico, inoltre, è stato richiesto all'impresa ferroviaria di procedere agli efficientamenti della propria gestione traguardando livelli obiettivi (target) prefissati da ART per ogni periodo regolatorio attraverso uno specifico Piano di Raggiungimento degli Obiettivi (PRO), nonché di dotarsi degli apprestamenti organizzativi utili al rilevazione, monitoraggio e rendicontazione dei relativi KPI.

c) dell'approvazione della Delibera ART n. 154/2019 che ha introdotto un rinnovato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, tra cui: la formazione di report e collezione d dati che l'Impresa ferroviaria deve rendere disponibili, lo svolgimento dell'attività di verifica di propria competenze (anche ai sensi dell'art. 2, c. 461 della legge n. 244/2007), nonché gli obblighi relativi alla verifiche sulla qualità percepita del servizio;

d) dei profondi mutamenti della domanda di mobilità e del comportamento dei viaggiatori che la crisi pandemica ha comportato e che le Parti (Regione Puglia e l'Impresa Ferroviaria) hanno ritenuto prudente modellare nelle previsioni del PEF attraverso la riduzione dei passeggeri trasportati (e, conseguentemente dei relativi ricavi da traffico) nella misura del -40%, (nel primo anno di validità del contratto) e del -60% (nel secondo anno di validità del contratto) rispetto ai ricavi da traffico registrati nel 2019.

La proposta commerciale formulata da Ferrovie del Gargano s.r.l., come da ultimo integrata (prot. AOO_078/PROT/30/11/2021/0005041) prevede, dunque:

a) investimenti complessivi per circa € 4,8 milioni con risorse a carico dell'affidatario relativi alla acquisizione (in cofinanziamento con Regione Puglia) di tre nuovi elettrotreni a 3 casse per circa complessivi da immettere in servizio entro il 2027;

b) la potenziale crescita dei viaggiatori trasportati;

c) impegni, esplicitamente identificati, dedicati alle politiche di contrasto all'evasione tariffaria;

d) sensibili miglioramenti, durante la durata del contratto, dell'efficientamento dei processi produttivi e conseguente riduzione dei costi di produzione;

e) l'attivazione di un sistema di gestione del contratto di servizio, in coerenza con i principi del Regolamento (CE)n. 1370/2007 e ss. mm. e ii.. basato su stime e previsioni di carattere economico e finanziario (PEF) il quale consente di raggiungere l'equilibrio economico del medesimo contratto nell'arco dell'intera estensione temporale, attraverso obiettivi di efficientamento misurabili e quantificabili per ogni anno;

f) l'adozione di un sistema di puntuale verifica delle condizioni minime di qualità associati ad un sistema di gestione delle penalità/premialità e mitigazioni in linea con il contesto regolatorio vigente utile a garantire il progressivo miglioramento degli standard di puntualità, regolarità, pulizia, nonché all'adozione di un efficace e puntuale modello di monitoraggio e verifica di tutti gli adempimenti contrattuali da parte dell'affidatario;

g) la sostanziale aderenza dei costi operativi medi esposti a PEF rispetto al costo standardizzato del servizio ex DM 157/2018. Tale metodologia, sebbene formalmente non applicabile al caso di specie (cfr. art. 1, c. 6, ultimo periodo), consente di concludere che il costo del servizio oggetto di affidamento risulta in linea con quanto rinvenibile dall'applicazione dell'algoritmo di cui al citato Decreto alle caratteristiche del servizio di che trattasi.

Pertanto l'affidamento del contratto di servizio in argomento a Ferrovie del Gargano s.r.l., stante gli esiti istruttori così raccolti, soddisfa quanto previsto dalla disciplina europea di riferimento nonché i principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento, oltre che i principi di economicità, imparzialità, efficacia, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica.

REGIONE PUGLIA
SEZIONE BILANCIO RAGIONERIA PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
(D. Lgs. n. 118/11 e s.m.i.)

UFFICIO	TIPO	ANNO	NUMERO	DATA
TRA	DEL	2021	35	22.12.2021

FERROVIE DEL GARGANO S.R.L..CONTRATTO DI SERVIZIO, PER IL PERIODO 2022-2033, RELATIVO AL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE NELLA REGIONE PUGLIA. RETTIFICA PRE-INFORMAZIONE N. 387771-2017-IT. APPROVAZIONE RELAZIONE EX ART. 34 D.L. 179/2012. APPROVAZIONE SCHEMA DI CONTRATTO.

Si esprime: PARERE DI REGOLARITA'CONTABILE POSITIVO
LR 28/2001 art. 79 Comma 5

ELISABETTA
VIESTI
22.12.2021
14:54:35
UTC

Responsabile del Procedimento

PO - GAETANO DI MOLA

Dirigente

D.SSA ELISABETTA VIESTI

REGIONE PUGLIA - SEZIONE BILANCIO E RAGIONERIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2219

D.G.R. n. 1346/2021 – Aggiornamento dei progetti di cui alla tabella "L".

Il Presidente della Regione, sulla base dell'istruttoria predisposta dal Responsabile di Posizione Organizzativa "Coordinamento, Monitoraggio, Controllo e Raccordo Economico-Finanziario", confermata dal Dirigente della Sezione Amministrazione, Finanza e Controllo in Sanità – Sport per tutti e dal Direttore del Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale, riferisce quanto segue.

VISTE le seguenti Intese in sede di Conferenza Stato Regioni per l'esercizio 2020:

- n. 55 del 31 marzo 2020 relativa al Riparto nazionale delle risorse del FSN 2020;
- n. 57 del 31 marzo 2020 relativa alla "Premialità" 2020;
- n. 54 del 31 marzo 2020 relativa agli Obiettivi del Piano Sanitario Nazionale 2020;

VISTO il c. 5 dell'art. 26 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 123 del 25 maggio 2021), coordinato con la legge di conversione 23 luglio 2021, n. 106 recante: «Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali.» secondo cui i bilanci d'esercizio degli enti del SSR sono approvati dalla Giunta Regionale entro il 15 settembre 2021 e che il bilancio consolidato del Servizio sanitario regionale per l'anno 2020 è approvato dalla giunta regionale entro il 15 ottobre 2021;

PRESO ATTO della nota prot. n. AOO/168/PROT/22/07/2021/1938 avente oggetto "Bilancio d'esercizio 2020. Assegnazioni definitive" e successiva nota prot. n. AOO/168/PROT/22/07/2021/1948 di integrazione attraverso cui si è proceduto alla ripartizione economica delle risorse 2020 che ha consentito l'adozione entro le scadenze di legge dei bilanci di esercizio delle aziende sanitarie;

VISTA la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1727 del 28 ottobre 2021 avente oggetto "Bilancio Consolidato 2020 del SSR ex art. 32 del Decreto Legislativo n. 118 del 23 giugno 2021. Approvazioni";

TENUTO CONTO della verifica del Tavolo Adempimenti Ministeriali e Comitato LEA del 3 dicembre 2021 in cui si è dato atto dell'equilibrio di bilancio anche per l'anno 2020 sulla base del bilancio consolidato del S.S.R.;

VISTO il Riparto 2020 di cui alla la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1346 del 4 agosto 2021 avente oggetto "Riparto definitivo delle risorse del FSR 2020 e delle risorse Covid-19 per l'esercizio 2020 alle Aziende Sanitarie Locali, Aziende Ospedaliero-Universitarie, IRCCS pubblici e GSA";

CONSIDERATO CHE ai fini del Riparto delle somme 2020 i progetti riportati di cui alla tabella "L" di cui alla D.G.R. n. 1346/2021 corrispondono alle rendicontazioni delle aziende sanitarie, agenzie, GSA e/o impegni registrati nel bilancio regionale 2020 e che con la stessa D.G.R. erano stati previsti i budget 2021 e 2022;

PRESO ATTO degli aggiornamenti pervenuti alla Sezione Amministrazione Finanza e Controllo in Sanità – Sport per tutti, nelle more di procedere al riparto delle risorse 2022:

- da parte della Sezione Strategia e Governo dell'Offerta in cui si chiede di correggere il nome del progetto "Disturbi di Genere" in "Disforia di genere", di prevedere per il progetto "REP-Rete Ematologica Pugliese" un budget di euro 300.000,00 per il 2022 e di cancellare il budget di euro 30.000,00 erroneamente previsto per il 2021,di prevedere per il progetto "Medicina di Genere" (A.R.e.S.S., Università di Bari, IRCCS De Bellis), anche giusta nota giusta nota prot. n. 4286 del 7 dicembre 2021 dell'A.R.e.S.S.), il budget di euro 165.000,00 per il 2021 e di euro 175.000,00 per il 2022, di prevedere il progetto dal titolo "Depressione Perinatale" (Asl Bari, Asl Lecce, AOU OO.RR. di Foggia) con un budget di euro 20.000,00 per il 2021 e di euro 125.000,00 per 2022, di prevedere il progetto dal titolo "Tipizzazione molecolare e medicina per il trattamento personalizzato del carcinoma" (AOU Policlinico di Bari) con un budget di euro 120.000,00 per 2022, di prevedere il progetto dal titolo "PLASMA" (Tutte ASL/AOU) con un budget di euro 500.000,00 per 2022, di prevedere il progetto dal

titolo “Psicologo in terapia intensiva neonatale” (AOU Policlinico di Bari, Asl Lecce, AOU OO.RR. di Foggia), anche giusta nota prot. n. 105900 del 17 dicembre 2021 dell’AOU Policlinico di Bari, con un budget di euro 100.000,00 per 2022;

- da parte della Sezione Promozione della Salute e del Benessere (giusta nota prot. n. AOO/082/29/11/2021/17194) in cui si chiede di prevedere per il progetto “ARPA - Potenziamento del laboratorio Ufficiale di Controllo di Sicurezza Alimetare: Accreditamento di nuovi principi attivi per la ricerca di residui Fitosanitari in alimenti e implementazione di un sistema di refertazione online” un budget di euro 870.150,00 per il 2021 e euro 870.150,00 per il 2022;
- dell’Agenzia Regionale della Salute e del Sociale - A.R.e.S.S. (giusta nota prot. n. 4286 del 7 dicembre 2021) in cui si chiede di prevedere per il progetto “Registro Tumori Puglia” un budget di euro 380.000,00 per il 2021, di prevedere per il progetto “Piano di recupero post-assistenziale COVID” un budget di euro 267.250,00 per il 2022 e di correggere a euro 691.494,00 il budget per il 2021;
- dell’Ospedale Giovanni XXIII - AOU Policlinico di Bari in cui si chiede per il progetto dal titolo “MONITOR – Promuovere la diagnosi delle malattie Neuromuscolari Pediatriche”, da realizzare in partnership con l’IRCCS Medea, di confermare il budget di euro 70.150,00 per il 2022.

TENUTO CONTO che si ritiene di confermare il progetto “Save a young Athlete’s life”, erroneamente cancellato dalla D.G.R. n. 1346/2021, ma correttamente previsto nelle precedenti Deliberazioni di Giunta Regionali di Riparto, con budget di euro 330.000,00 per il 2022;

VISTA la nota del Direttore del Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale prot. n. AOO/005/19/11/2021/7423 con cui si confermava all’IRCCS De Bellis, con riferimento al progetto “SALUS in Apulia – Studio dello stato di salute della popolazione pugliese” il budget di euro 335.000,00 per il 2021 e di euro 335.000,00 per il 2022;

TENUTO CONTO che la presente deliberazione non comporta implicazioni dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale visto e considerato che sono già previste e/o da prevedere nel bilancio di previsione 2022 della sanità e, pertanto, sulle quote del Fondo Sanitario Regionale (FSR).

PRESO ATTO di quanto sopra riportato, si conclude la relazione proponendo all’approvazione della Giunta regionale il seguente provvedimento.

Verifica ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003 e del Regolamento (UE) 679/2016
Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all’Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii. ed ai sensi del vigente regolamento regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili giudiziari, in quanto applicabile.

Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

Il presente provvedimento sarà pubblicato in versione integrale sul BURP.

“COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI D. Lgs. n.118/2011 e ss. mm. e ii.“

La presente deliberazione non comporta implicazioni dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il Presidente relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell’art. 4 comma 4, lett. k) della L.R. n.7/1997, propone alla Giunta:

- di confermare ed approvare tutto quanto riportato in narrativa;
- di approvare le disposizioni e i principi contenuti in premessa e non richiamati espressamente nel presente dispositivo;
- di approvare l'aggiornamento delle proposte di progetto 2021/2022, di cui all'allegato "L" della D.G.R. n. 1346 del 4 agosto 2021, finanziati con le risorse del Fondo Sanitario Regionale, ed in particolare:
    - di correggere la denominazione del progetto "Disturbi di Genere" in "Disforia di genere" (AOU Policlinico di Bari);
    - di prevedere per il progetto "REP-Rete Ematologica Pugliese" (AOU Policlinico di Bari) un budget di euro 300.000,00 per il 2022 e di cancellare il budget di euro 30.000,00 erroneamente previsto per il 2021;
    - di prevedere per il progetto "Medicina di Genere" (A.R.e.S.S., Università di Bari, IRCCS De Bellis) il budget di euro 165.000,00 per il 2021 e di euro 175.000,00 per il 2022;
    - di prevedere il progetto dal titolo "Depressione Perinatale" (Asl Bari, Asl Lecce, AOU OO.RR. di Foggia) con un budget di euro 20.000,00 per il 2021 e di euro 125.000,00 per 2022 (CRA 15.02);
    - di prevedere il progetto dal titolo "Tipizzazione molecolare e medicina per il trattamento personalizzato del carcinoma" (AOU Policlinico di Bari) con un budget di euro 120.000,00 per 2022 (CRA 15.02);
    - di prevedere il progetto dal titolo "PLASMA" (Tutte ASL/AOU) con un budget di euro 500.000,00 per 2022 (CRA 15.02);
    - di prevedere il progetto dal titolo "Psicologo in terapia intensiva neonatale" (AOU Policlinico di Bari, Asl Lecce, AOU OO.RR. di Foggia) con un budget di euro 100.000,00 per 2022 (CRA 15.02);
    - di prevedere per il progetto "ARPA - Potenziamento del laboratorio Ufficiale di Controllo di Sicurezza Alimetare: Accreditamento di nuovi principi attivi per la ricerca di residui Fitosanitari in alimenti e implementazione di un sistema di refertazione online" (ARPA Puglia) un budget di euro 870.150,00 per il 2021 e euro 870.150,00 per il 2022;
    - di prevedere per il progetto "Registro Tumori Puglia" (A.R.e.S.S.) un budget di euro 380.000,00 per il 2021;
    - di prevedere per il progetto "Piano di recupero post-assistenziale COVID" (A.R.e.S.S.) un budget di euro 267.250,00 per il 2022 e di correggere a euro 691.494,00 il budget per il 2021;
    - di prevedere per il progetto "MONITOR – Promuovere la diagnosi delle malattie Neuromuscolari Pediatriche" (dell'Ospedale Giovanni XXIII - AOU Policlinico di Bari - IRCCS Medea) la conferma del budget di euro 70.150,00 per il 2022;
    - di confermare il progetto "Save a young Athlete's life", erroneamente cancellato dalla D.G.R. n. 1346/2021, ma correttamente previsto nelle precedenti Deliberazioni di Giunta Regionali di Riparto, con budget di euro 330.000,00 per il 2022 (CRA 15.03);
    - di confermare per il progetto "SALUS in Apulia – Studio dello stato di salute della popolazione pugliese" (IRCCS De Bellis) il budget di euro 335.000,00 per il 2021 e di euro 335.000,00 per il 2022;
- di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia in versione integrale ai sensi dell'art. 6 della L.R. n. 13 del 12.04.1994.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e Comunitaria e che il presente schema di provvedimento predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Responsabile di P.O. "Coordinamento, Monitoraggio, Controllo e Raccordo Economico-Finanziario"
(Vittorio CIOFFI)

Il Dirigente della Sezione Amministrazione Finanza e Controllo in Sanità – Sport per tutti
(Benedetto G. PACIFICO)

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento non ravvisa la necessità di esprimere osservazioni sulla proposta di deliberazione ai sensi del combinato disposto degli articoli 18 e 20 del DPGR n. 22/2021.

Il Direttore del Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale
(Vito MONTANARO)

Il Presidente della Giunta Regionale
(Michele EMILIANO)

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA
LA GIUNTA

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Salute e al benessere animale;
- viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

Per tutto quanto in premessa specificato:

- di confermare ed approvare tutto quanto riportato in narrativa;
- di approvare le disposizioni e i principi contenuti in premessa e non richiamati espressamente nel presente dispositivo;
- di approvare l'aggiornamento delle proposte di progetto 2021/2022, di cui all'allegato "L" della D.G.R. n. 1346 del 4 agosto 2021, finanziati con le risorse del Fondo Sanitario Regionale, ed in particolare:
    - di correggere la denominazione del progetto "Disturbi di Genere" in "Disforia di genere" (AOU Policlinico di Bari);
    - di prevedere per il progetto "REP-Rete Ematologica Pugliese" (AOU Policlinico di Bari) un budget di euro 300.000,00 per il 2022 e di cancellare il budget di euro 30.000,00 erroneamente previsto per il 2021;
    - di prevedere per il progetto "Medicina di Genere" (A.R.e.S.S., Università di Bari, IRCCS De Bellis) il budget di euro 165.000,00 per il 2021 e di euro 175.000,00 per il 2022;
    - di prevedere il progetto dal titolo "Depressione Perinatale" (Asl Bari, Asl Lecce, AOU OO.RR. di Foggia) con un budget di euro 20.000,00 per il 2021 e di euro 125.000,00 per 2022 (CRA 15.02);
    - di prevedere il progetto dal titolo "Tipizzazione molecolare e medicina per il trattamento personalizzato del carcinoma" (AOU Policlinico di Bari) con un budget di euro 120.000,00 per 2022 (CRA 15.02);
    - di prevedere il progetto dal titolo "PLASMA" (Tutte ASL/AOU) con un budget di euro 500.000,00 per 2022 (CRA 15.02);
    - di prevedere il progetto dal titolo "Psicologo in terapia intensiva neonatale" (AOU Policlinico di Bari, Asl Lecce, AOU OO.RR. di Foggia) con un budget di euro 100.000,00 per 2022 (CRA 15.02);
    - di prevedere per il progetto "ARPA - Potenziamento del laboratorio Ufficiale di Controllo

di Sicurezza Alimetare: Accreditamento di nuovi principi attivi per la ricerca di residui Fitosanitari in alimenti e implementazione di un sistema di refertazione online" (ARPA Puglia) un budget di euro 870.150,00 per il 2021 e euro 870.150,00 per il 2022;

- di prevedere per il progetto "Registro Tumori Puglia" (A.R.e.S.S.) un budget di euro 380.000,00 per il 2021;
- di prevedere per il progetto "Piano di recupero post-assistenziale COVID" (A.R.e.S.S.) un budget di euro 267.250,00 per il 2022 e di correggere a euro 691.494,00 il budget per il 2021;
- di prevedere per il progetto "MONITOR – Promuovere la diagnosi delle malattie Neuromuscolari Pediatriche" (dell'Ospedale Giovanni XXIII - AOU Policlinico di Bari - IRCCS Medea) la conferma del budget di euro 70.150,00 per il 2022;
- di confermare il progetto "Save a young Athlete's life", erroneamente cancellato dalla D.G.R. n. 1346/2021, ma correttamente previsto nelle precedenti Deliberazioni di Giunta Regionali di Riparto, con budget di euro 330.000,00 per il 2022 (CRA 15.03);
- di confermare per il progetto "SALUS in Apulia – Studio dello stato di salute della popolazione pugliese" (IRCCS De Bellis) il budget di euro 335.000,00 per il 2021 e di euro 335.000,00 per il 2022;

- di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia in versione integrale ai sensi dell'art. 6 della L.R. n. 13 del 12.04.1994.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
ANNA LOBOSCO

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2221

Progetto della "Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana". AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

L'Assessora al Paesaggio, avv. Anna Grazia Maraschio, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, propone quanto segue.

Visto:

- il D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" e, in particolare, l'art. 146;
- il Piano Paesaggistico Territoriale regionale (PPTR), approvato con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015 e ss.mm.ii.;
- l'art. 90 delle NTA del PPTR "Autorizzazione paesaggistica", il quale prevede che gli interventi che comportino modificazione dello stato dei luoghi sui beni paesaggistici sono subordinati all'autorizzazione paesaggistica prevista dal Codice rilasciata nel rispetto delle relative procedure verificando la conformità e la compatibilità dell'intervento rispetto alle disposizioni normative del PPTR, ivi comprese quelle di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR ed alla specifica disciplina di cui all'art. 140, comma 2, del Codice;
- l'art. 95 delle NTA del PPTR "Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità";

Premesso che:

- con nota prot. n. AOO_089_2401 del 18.02.2020 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvenuta pubblicazione del progetto della "Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana" sul sito web dell'Autorità competente e ha avviato la fase di verifica dell'adeguatezza e completezza della documentazione presentata; l'intervento, proposto dalla Provincia di Taranto, consiste nella realizzazione di una direttrice viaria principale nel tratto da Talsano ad Avetrana, attraversando i territori dei Comuni di Taranto, Leporano, Faggiano, Pulsano, Isola Amministrativa "C" di Taranto, Lizzano, Torricella, Maruggio, Manduria e Avetrana, con raccordo finale sulla S.P. n. 359 Avetrana-Nardò;

- con successiva nota prot. n. AOO_089_5895 del 12.05.2020 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha anticipato gli esiti della verifica dell'adeguatezza e completezza della documentazione, rappresentando che *"la fase di verifica documentale terminerà il 10.06.2020";*

- con nota prot. n. AOO_089_7079 del 11.06.2020 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato gli esiti della verifica dell'adeguatezza e completezza della documentazione ai sensi dell'art. 27bis co. 3 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., trasmettendo al proponente una richiesta di integrazioni*;*

- con nota prot. n. AOO_089_11256 del 24.09.2020 la Sezione Autorizzazioni ha comunicato l'avvio della fase di pubblicità ex art. 27 bis c.4 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e che la Provincia di Taranto con nota prot. n. 0026299/2020 del 17.09.2020 ha trasmesso integrazioni documentali in riscontro a quanto richiesto dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali con la nota prot. AOO_089_7079 del 11.06.2020;

- con nota prot. n. AOO_089_11858 del 10.07.2020 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha convocato la seduta di Conferenza di Servizi ex art. 14 co. 1 della L. 241/1990 e smi e dell'art.15 della L.R. 11/2001 e smi per il giorno 05.11.2020; con nota prot. n. AOO_145_8039 del 30.10.2020 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha rappresentato i contrasti con la pianificazione paesaggistica;

- con nota prot. n. AOO_089_14322 del 13.11.2020 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso gli

esiti della seduta di Conferenza di Servizi del 05.11.2020 e con successiva nota prot. n. AOO_089_105 del 07.01.2021 ha trasmesso una richiesta di integrazioni ex art. 27 bis c. 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

- con nota prot. n. AOO_089_6519 del 03.05.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha indetto la Conferenza di Servizi decisoria ai sensi del comma 7 dell'art. 27bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., convocando la seduta per il giorno 01.06.2021 (successivamente posticipata al 21.06.2021) rappresentando di aver pubblicato documentazione integrativa;

- con nota prot. n. AOO_089_9429 del 17.06.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso il parere del Comitato VIA, il quale ha ritenuto *"che il progetto, per come proposto, comporti impatti significativi e negativi";*

- con nota prot. n. AOO_145_5621 del 23.06.2021 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto di effettuare ulteriori approfondimenti relativamente all'analisi delle alternative localizzative e progettuali;

- con nota prot. n. AOO_089_10228 del 05.07.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso gli esiti della seduta di Conferenza di Servizi del 21.06.2021; con successiva nota prot. n. AOO_089_13876 del 27.09.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha convocato una nuova seduta di Conferenza di Servizi per il giorno 12.10.2021; all'interno della nuova documentazione integrativa presente al link indicato dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali è presente il parere definitivo del Comitato VIA, prot. n. 13663 del 22.09.2021, che, pur rilevando perplessità sul tratto di strada in rilevato, in particolare sulle livellette individuate su tavv. C1/7-1 - C2/7-2 - C3/7-3, ha ritenuto che il progetto non comporti potenziali impatti ambientali significativi e negativi con specifiche condizioni ambientali;

- con nota prot. n. AOO_145_9651 del 12.10.2021 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha rappresentato che *"analizzati gli ulteriori approfondimenti relativamente all'analisi delle alternative localizzative e progettuali, richiesti con nota prot. n. AOO_145_5621 del 23.06.2021, la scrivente Sezione trasmetterà il proprio parere, con valore di Relazione Illustrativa e proposta di parere alla competente Soprintendenza, ai fini del rilascio del provvedimento di Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA";*

- con nota prot. n. AOO_089_14913 del 15.10.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso il verbale della seduta di Conferenza di Servizi decisoria ex art. 27bis comma 7 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. del 12.10.2021;

- con nota prot. n. AOO_145_9818 del 15.10.2021 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha proposto di rilasciare, con prescrizioni, il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, previo parere della competente Soprintendenza, per il Progetto della *"Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana"*; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004;

- con nota prot. n. 7595-P del 10.12.2021 la Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura ha espresso parere paesaggistico favorevole per le opere di progetto ribadendo le prescrizioni già espresse con note 19124-P del 15.10.2020 e 5915-P del 13.10.2021.

Considerato che:

- la proposta progettuale consiste nella realizzazione di una direttrice viaria principale nel tratto da Talsano ad Avetrana e prevede una sezione stradale di tipo B1 in prosecuzione della Tangenziale Sud di Taranto fino allo svincolo di Talsano – San Donato, con adeguato tratto di raccordo alla viabilità di tipo C1, una

sezione stradale di tipo C1 da Talsano a Pulsano Est con la previsione di rotatorie in corrispondenza degli incroci con la viabilità esistenti, una sezione stradale di tipo C1 nel tratto da Pulsano Est a Monacizzo di larghezza complessiva pari a 10,50 m e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale, con la previsione di rotatorie in corrispondenza degli incroci con la viabilità esistente, sezione stradale di tipo C2 di larghezza complessiva pari a 9,50 m, delimitate da muri a secco in affiancamento alla sede stradale principale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale con la previsione di rotatorie in corrispondenza agli incroci con la viabilità esistenti, nel tratto da Monacizzo a fine progressive, in comune di Avetrana;

- gli interventi previsti, comportando la realizzazione di nuovi tracciati viari o l'adeguamento di tracciati esistenti in *"Fiumi, Torrenti e Corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"*, nonché in *"Zona di interesse archeologico"* e in *"Area di rispetto delle Testimonianze della Stratificazione insediativa"*, nonchè comportando la trasformazione e rimozione della vegetazione arborea e arbustiva in area boscata e relativa area di rispetto, in *"Prati e pascoli naturali"* e in *"Formazioni arbustive in evoluzione naturale"*, in *"Siti di rilevanza naturalistica"*, risultano in contrasto con le prescrizioni e misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46, 62, 63, 72, 80 e 82 delle NTA del PPTR.

Considerato, altresì, che con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, l'art. 95 delle NTA del PPTR prevede che: *"Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali".*

Preso atto:

- del Parere Tecnico del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A);
- del parere della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura, espresso con nota prot. n. 7595-P del 10.12.2021, e parte integrante e sostanziale dell'Allegato A, insieme alle note 19124-P del 15.10.2020 e 5915-P del 13.10.2021 ivi richiamate.

Dato atto che il presente provvedimento attiene esclusivamente agli aspetti di natura paesaggistica, con riferimento alla compatibilità delle opere con il vigente PPTR, fatte salve tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia sanitaria e/o di tutela ambientale.

Richiamato l'art. 146 c. 4 del D. Lgs. 42/2004 che prevede: "*L'autorizzazione è efficace per un periodo di cinque anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Il termine di efficacia dell'autorizzazione decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento, a meno che il ritardo in ordine al rilascio e alla conseguente efficacia di quest'ultimo non sia dipeso da circostanze imputabili all'interessato.*

Ritenuto che, alla luce delle risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura con nota prot. n. 7595-P del 10.12.2021, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, per il Progetto della *"Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana",* di cui all'oggetto, composto dagli elaborati elencati nel parere tecnico allegato e con le prescrizioni riportate nel parere tecnico allegato (ALLEGATO A).

Garanzie di riservatezza

"La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE".

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente deliberazione non comporta ulteriori implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessora relatrice, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997 e del DPGR 263/2021 propone alla Giunta:

1. Di rilasciare, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il Progetto della *"Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana",* di cui all'oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura con nota prot. n. 7595-P del 10.12.2021, l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, con le seguenti prescrizioni:

   Prescrizioni di cui alla nota prot. n. AOO_145_9818 del 15.10.2021 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

   - al fine di non pregiudicare la qualità ambientale del territorio, si prescrive la salvaguardia di tutte le essenze arboree presenti, il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza delle opere in progetto; siano, inoltre, evitate trasformazioni e rimozioni della vegetazione arborea ed arbustiva in aree esterne a quelle di intervento, durante le fasi di realizzazione delle opere, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere; inoltre, in fase di cantiere, al fine di evitare impatti diretti e/o indiretti sul contesto paesaggistico esistente e sulle sue componenti dovrà essere garantito:
     - il corretto scorrimento e smaltimento delle acque meteoriche superficiali per non compromettere la consistenza del suolo;
     - la limitazione dei movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) per non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento;
     - l'allontanamento e il deposito dei materiali di risulta rivenienti dalle operazioni di scavo nelle pubbliche discariche;
     - al termine dei lavori, lo smantellamento delle opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc...) e il ripristino dello stato dei luoghi, al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.
   - sia redatto, a corredo del progetto esecutivo, un progetto di inserimento paesaggistico, che preveda l'introduzione di specie arboree ed arbustive autoctone, prioritariamente individuate tra quelle espiantate per la realizzazione dell'opera, anche aggiornando quanto previsto nell'elaborato *M.03.05 – Progetto di mitigazione e compensazione ambientale,* che includa i margini, i relitti e le aree stradali attualmente pavimentate e impermeabilizzate che non faranno più parte di sedi stradali, prediliga la schermatura degli edifici produttivi e agricoli di scarsa qualità, lasciando libere le visuali verso elementi morfologici o verso porzioni del mosaico territoriale più rilevanti; il progetto di inserimento

paesaggistico studi soluzioni di dettaglio per le rotatorie con differenziazione dell'organizzazione interna e della riconoscibilità delle stesse in base agli ambiti paesaggistici attraversati e riduzione dell'impatto visivo attraverso opportune scelte cromatiche che non si discostino dalle cromie della strada stessa e del paesaggio circostante;

- con riferimento agli attraversamenti faunistici si osservino le seguenti indicazioni:
  - nel caso in cui l'attraversamento sia metallico, sia effettuato il ricoprimento della base con soletta di cemento con substrati naturali;
  - non siano previsti pozzetti che possono costituire trappole per la fauna;
  - siano evitate rampe di pendenza superiore a 30° e sia previsto un rivestimento ruvido, quale pavimentazione in pietra, al fine di facilitare l'entrata e l'uscita degli animali;
  - nel caso in cui il tombino preveda anche ordinariamente la circolazione d'acqua, si realizzi la base in modo che una parte del tombino stesso rimanga il più possibile asciutta;
  - per quanto riguarda le recinzioni perimetrali, siano disposte in forma d'imbuto in corrispondenza dell'ingresso, interrate di almeno 20 cm e schermate sul lato da cui proviene l'animale con una cortina di arbusti;
  - per quanto riguarda la vegetazione in prossimità dell'attraversamento, sia realizzato un impianto arbustivo da entrambi i lati dell'apertura e sia lasciato uno spazio privo di vegetazione in corrispondenza dell'entrata.
- con riferimento all'itinerario ciclabile individuato con l'elaborato B.3.15, si chiede di prevedere in sede di progettazione esecutiva la necessaria segnaletica e le indicazioni dei beni paesaggistici e culturali più prossimi all'itinerario individuato;
- sia verificata, in fase esecutiva, la possibilità di ridurre il rilevato in corrispondenza di *"Masseria Quarto Grande";*
- siano delimitati con muretti a secco prioritariamente i tratti tra successive rotatorie per le quali sia già prevista la ricostruzione di muretti a secco esistenti per una percentuale superiore al 20%, calcolata su ciascuno dei lati dell'infrastruttura; il ripristino e/o la costruzione in nuova sede dei muretti a secco, siano effettuati secondo le Linee Guida 4.4.4 del PPTR – "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia".

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 7595-P del 10.12.2021_della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura:

- *"sia applicato il Progetto di Mitigazione presentato nei contesti sottoposti a tutela ex PPTR (rif. Tavole PPTR: 5_Ambiti Paesaggistici, 6.1.1_Componenti geomorfologiche, 6.1.2_Componenti idrologiche; 6.2.1_Componenti botanico-vegetazionali, 6.2.2_Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici; 6.3.1_Componenti culturali e insediative, 6.3.2_Componenti dei valori percettivi, Rete Tratturi Quadro di Assetto approvato) per una fascia di incidenza e percezione visiva pari a km. 1.*
  A tal riguardo si chiede, nelle more del procedimento in atto, una sintesi dettagliata delle opere civili che si andranno a realizzare e, in fase esecutiva del progetto, una comunicazione periodica con report e documentazione grafica e fotografica delle opere di smontaggio, rimontaggio dei muri a secco, del ripristino dei contesti afferenti all'edilizia rurale, della creazione di eventuali nuovi accessi alle masserie e comunque di quanto andrà a mutare, anche se con migliorie, l'attuale assetto paesaggistico tenendo come riferimento le "Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali" del PPTR
  (http://paesaggio.regione.puglia.it/PPTR_2013_07/4._Lo%20scenario%20strategico/4.4_Linee%20guida/4.4.6_Manufatti%20rurali.pdf)
- *in relazione al tratto di strada passante tra le masserie Pietrapendola e Monticchio, sia fornita la sezione stradale che analizza la percezione visiva reciproca tra la strada e gli edifici rurali; in conseguenza delle risultanze sia avviata con questa Soprintendenza una coprogettazione degli specifici interventi di mitigazione, da realizzare nel tratto di strada interessata da intervisibilità;*
- *l'esecuzione delle indagini archeologiche, da svolgere secondo le modalità indicate nell'elaborato B.4.7,*

sarà affidata ad archeologi in possesso di adeguata formazione e qualificazione nel campo della ricerca archeologica e di comprovata esperienza, ai sensi dell'art. 25 co. 2 del D. Lgs 50/2016 e del Titolo II Capo I del D.M. 154/2017) e per la manodopera, da ditta in possesso di qualificazione OS 25;

- *qualora durante i lavori si evidenziassero strutture o stratigrafie di interesse archeologico, ai sensi degli artt. 28, 88, 90 e 175 del D. Lgs. 42/2004 i lavori dovranno essere sospesi informando prontamente questa Soprintendenza, che si riserva di richiedere adeguati approfondimenti di indagine, inclusi scavi in estensione, per stabilire natura ed entità del deposito archeologico; all'esito di tali approfondimenti la Scrivente potrà avviare i provvedimenti di tutela di competenza e richiedere modifiche al progetto originario per garantire la messa in sicurezza e la conservazione di quanto rinvenuto ai sensi della vigente normativa in materia di Beni Culturali;*
- *in caso di rinvenimenti, sarà inoltre necessario effettuare il rilievo georeferenziato delle strutture e delle stratigrafie evidenziate ad opera di un tecnico-rilevatore con esperienza nel campo archeologico;*
- *le analisi geofisiche previste dovranno essere effettuate da un geo-archeologo di comprovata esperienza o, in subordine, gli esiti delle stesse dovranno essere letti congiuntamente da un geologo e da un archeologo; nel caso si evidenziassero anomalie significative riconducibili a stratigrafie o strutture di interesse archeologico dovranno essere effettuati ulteriori saggi con funzione di campionatura dell'area da definire d'intesa con la Scrivente;*
- *gli archeologi incaricati, in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori negli eventuali diversi settori di intervento, che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza scrivente, avranno cura di redigere e consegnare entro 30 giorni dalla fine dei lavori la documentazione cartacea, grafica e fotografica, secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che saranno fornite da questo Ufficio;*
- *la data di inizio dei lavori, i nominativi degli archeologi incaricati e un cronoprogramma attendibile dei diversi interventi dovranno essere comunicati a questo Ufficio con congruo anticipo, in modo da consentire al personale competente per il territorio di effettuare i necessari sopralluoghi e indicare le modalità di controllo adeguate".*

2. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

3. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
   - alla Provincia di Taranto;
   - ai Sindaci dei Comuni di Taranto, Leporano, Faggiano, Pulsano, Lizzano, Torricella, Maruggio, Manduria e Avetrana;
   - alla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura;
   - alla Sezione Autorizzazioni Ambientali.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario istruttore: (Ing. Francesco NATUZZI)

Il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - Dirigente *ad interim* del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica: (Arch. Vincenzo LASORELLA)

Il Direttore, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 e ss.mm.ii., NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni alla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana
(Ing. Paolo Francesco GAROFOLI)

L'Assessora proponente:
(Avv. Anna Grazia MARASCHIO)

L A G I U N T A

UDITA la relazione istruttoria e la conseguente proposta dell'Assessora al Paesaggio;

VISTE le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;

A VOTI unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate:

1. Di approvare la relazione dell'Assessora al Paesaggio.
2. Di rilasciare, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il Progetto della *"Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana",* di cui all'oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura con nota prot. n. 7595-P del 10.12.2021, l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, con le seguenti prescrizioni:

   Prescrizioni di cui alla nota prot. n. AOO_145_9818 del 15.10.2021_della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

   - al fine di non pregiudicare la qualità ambientale del territorio, si prescrive la salvaguardia di tutte le essenze arboree presenti, il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza delle opere in progetto; siano, inoltre, evitate trasformazioni e rimozioni della vegetazione arborea ed arbustiva in aree esterne a quelle di intervento, durante le fasi di realizzazione delle opere, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere; inoltre, in fase di cantiere, al fine di evitare impatti diretti e/o indiretti sul contesto paesaggistico esistente e sulle sue componenti dovrà essere garantito:
     - il corretto scorrimento e smaltimento delle acque meteoriche superficiali per non compromettere la consistenza del suolo;
     - la limitazione dei movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) per non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento;
     - l'allontanamento e il deposito dei materiali di risulta rivenienti dalle operazioni di scavo nelle pubbliche discariche;
     - al termine dei lavori, lo smantellamento delle opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc...) e il ripristino dello stato dei luoghi, al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.
   - sia redatto, a corredo del progetto esecutivo, un progetto di inserimento paesaggistico, che preveda l'introduzione di specie arboree ed arbustive autoctone, prioritariamente individuate tra quelle espiantate per la realizzazione dell'opera, anche aggiornando quanto previsto nell'elaborato *M.03.05 – Progetto di mitigazione e compensazione ambientale,* che includa i margini, i relitti e le aree stradali attualmente pavimentate e impermeabilizzate che non faranno più parte di sedi stradali, prediliga la schermatura degli edifici produttivi e agricoli di scarsa qualità, lasciando libere le visuali verso elementi morfologici o verso porzioni del mosaico territoriale più rilevanti; il progetto di inserimento

paesaggistico studi soluzioni di dettaglio per le rotatorie con differenziazione dell'organizzazione interna e della riconoscibilità delle stesse in base agli ambiti paesaggistici attraversati e riduzione dell'impatto visivo attraverso opportune scelte cromatiche che non si discostino dalle cromie della strada stessa e del paesaggio circostante;

- con riferimento agli attraversamenti faunistici si osservino le seguenti indicazioni:
  - nel caso in cui l'attraversamento sia metallico, sia effettuato il ricoprimento della base con soletta di cemento con substrati naturali;
  - non siano previsti pozzetti che possono costituire trappole per la fauna;
  - siano evitate rampe di pendenza superiore a 30° e sia previsto un rivestimento ruvido, quale pavimentazione in pietra, al fine di facilitare l'entrata e l'uscita degli animali;
  - nel caso in cui il tombino preveda anche ordinariamente la circolazione d'acqua, si realizzi la base in modo che una parte del tombino stesso rimanga il più possibile asciutta;
  - per quanto riguarda le recinzioni perimetrali, siano disposte in forma d'imbuto in corrispondenza dell'ingresso, interrate di almeno 20 cm e schermate sul lato da cui proviene l'animale con una cortina di arbusti;
  - per quanto riguarda la vegetazione in prossimità dell'attraversamento, sia realizzato un impianto arbustivo da entrambi i lati dell'apertura e sia lasciato uno spazio privo di vegetazione in corrispondenza dell'entrata.
- con riferimento all'itinerario ciclabile individuato con l'elaborato B.3.15, si chiede di prevedere in sede di progettazione esecutiva la necessaria segnaletica e le indicazioni dei beni paesaggistici e culturali più prossimi all'itinerario individuato;
- sia verificata, in fase esecutiva, la possibilità di ridurre il rilevato in corrispondenza di *"Masseria Quarto Grande";*
- siano delimitati con muretti a secco prioritariamente i tratti tra successive rotatorie per le quali sia già prevista la ricostruzione di muretti a secco esistenti per una percentuale superiore al 20%, calcolata su ciascuno dei lati dell'infrastruttura; il ripristino e/o la costruzione in nuova sede dei muretti a secco, siano effettuati secondo le Linee Guida 4.4.4 del PPTR – "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia".

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 7595-P del 10.12.2021_della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura:

- *"sia applicato il Progetto di Mitigazione presentato nei contesti sottoposti a tutela ex PPTR (rif. Tavole PPTR: 5_Ambiti Paesaggistici, 6.1.1_Componenti geomorfologiche, 6.1.2_Componenti idrologiche; 6.2.1_Componenti botanico-vegetazionali, 6.2.2_Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici; 6.3.1_Componenti culturali e insediative, 6.3.2_Componenti dei valori percettivi, Rete Tratturi Quadro di Assetto approvato) per una fascia di incidenza e percezione visiva pari a km. 1.*
  A tal riguardo si chiede, nelle more del procedimento in atto, una sintesi dettagliata delle opere civili che si andranno a realizzare e, in fase esecutiva del progetto, una comunicazione periodica con report e documentazione grafica e fotografica delle opere di smontaggio, rimontaggio dei muri a secco, del ripristino dei contesti afferenti all'edilizia rurale, della creazione di eventuali nuovi accessi alle masserie e comunque di quanto andrà a mutare, anche se con migliorie, l'attuale assetto paesaggistico tenendo come riferimento le "Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali" del PPTR
  (http://paesaggio.regione.puglia.it/PPTR_2013_07/4._Lo%20scenario%20strategico/4.4_Linee%20guida/4.4.6_Manufatti%20rurali.pdf)
- *in relazione al tratto di strada passante tra le masserie Pietrapendola e Monticchio, sia fornita la sezione stradale che analizza la percezione visiva reciproca tra la strada e gli edifici rurali; in conseguenza delle risultanze sia avviata con questa Soprintendenza una coprogettazione degli specifici interventi di mitigazione, da realizzare nel tratto di strada interessata da intervisibilità;*
- *l'esecuzione delle indagini archeologiche, da svolgere secondo le modalità indicate nell'elaborato B.4.7,*

sarà affidata ad archeologi in possesso di adeguata formazione e qualificazione nel campo della ricerca archeologica e di comprovata esperienza, ai sensi dell'art. 25 co. 2 del D. Lgs 50/2016 e del Titolo II Capo I del D.M. 154/2017) e per la manodopera, da ditta in possesso di qualificazione OS 25;

- *qualora durante i lavori si evidenziassero strutture o stratigrafie di interesse archeologico, ai sensi degli artt. 28, 88, 90 e 175 del D. Lgs. 42/2004 i lavori dovranno essere sospesi informando prontamente questa Soprintendenza, che si riserva di richiedere adeguati approfondimenti di indagine, inclusi scavi in estensione, per stabilire natura ed entità del deposito archeologico; all'esito di tali approfondimenti la Scrivente potrà avviare i provvedimenti di tutela di competenza e richiedere modifiche al progetto originario per garantire la messa in sicurezza e la conservazione di quanto rinvenuto ai sensi della vigente normativa in materia di Beni Culturali;*
- *in caso di rinvenimenti, sarà inoltre necessario effettuare il rilievo georeferenziato delle strutture e delle stratigrafie evidenziate ad opera di un tecnico-rilevatore con esperienza nel campo archeologico;*
- *le analisi geofisiche previste dovranno essere effettuate da un geo-archeologo di comprovata esperienza o, in subordine, gli esiti delle stesse dovranno essere letti congiuntamente da un geologo e da un archeologo; nel caso si evidenziassero anomalie significative riconducibili a stratigrafie o strutture di interesse archeologico dovranno essere effettuati ulteriori saggi con funzione di campionatura dell'area da definire d'intesa con la Scrivente;*
- *gli archeologi incaricati, in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori negli eventuali diversi settori di intervento, che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza scrivente, avranno cura di redigere e consegnare entro 30 giorni dalla fine dei lavori la documentazione cartacea, grafica e fotografica, secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che saranno fornite da questo Ufficio;*
- *la data di inizio dei lavori, i nominativi degli archeologi incaricati e un cronoprogramma attendibile dei diversi interventi dovranno essere comunicati a questo Ufficio con congruo anticipo, in modo da consentire al personale competente per il territorio di effettuare i necessari sopralluoghi e indicare le modalità di controllo adeguate".*

3. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.
4. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
   - alla Provincia di Taranto;
   - ai Sindaci dei Comuni di Taranto, Leporano, Faggiano, Pulsano, Lizzano, Torricella, Maruggio, Manduria e Avetrana;
   - alla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura;
   - alla Sezione Autorizzazioni Ambientali.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

ALLEGATO A
Codice CIFRA: AST/DEL/2021/00059

Progetto della "Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana".

AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

PARERE TECNICO

DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI

Con nota prot. n. AOO_089_2401 del 18.02.2020 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvenuta pubblicazione del progetto della "Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana" sul sito web dell'Autorità competente e ha avviato la fase di verifica dell'adeguatezza e completezza della documentazione presentata; l'intervento, proposto dalla Provincia di Taranto, consiste nella realizzazione di una direttrice viaria principale nel tratto da Talsano ad Avetrana, attraversando i territori dei Comuni di Taranto, Leporano, Faggiano, Pulsano, Isola Amministrativa "C" di Taranto, Lizzano, Torricella, Maruggio, Manduria e Avetrana, con raccordo finale sulla S.P. n. 359 Avetrana-Nardò.

Con successiva nota prot. n. AOO_089_5895 del 12.05.2020 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha anticipato gli esiti della verifica dell'adeguatezza e completezza della documentazione, rappresentando che *"la fase di verifica documentale terminerà il 10.06.2020"*.

Con nota prot. n. AOO_089_7079 del 11.06.2020 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato gli esiti della verifica dell'adeguatezza e completezza della documentazione ai sensi dell'art. 27bis co. 3 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., trasmettendo al proponente una richiesta di integrazioni.

Con nota prot. n. AOO_089_11256 del 24.09.2020 la Sezione Autorizzazioni ha comunicato l'avvio della fase di pubblicità ex art. 27 bis c.4 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e che la Provincia di Taranto con nota prot. n. 0026299/2020 del 17.09.2020 ha trasmesso integrazioni documentali in riscontro a quanto richiesto dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali con la nota prot. AOO_089_7079 del 11.06.2020.

La documentazione presente al link indicato dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali con la nota prot. n. AOO_089_11256 del 24.09.2020
http://ecologia.regione.puglia.it/portal/VIA/Elenchi/Procedure+VIA

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

è costituita da elaborati in formato elettronico, raggruppati nelle seguenti macro-categorie:

RE – Relazione Esplicativa
A - Parte Generale
B - Studi e indagini
- *B.1 Geologia e idrogeologia*
- *B.2 Idrologia e idraulica*
- *B.3 Relazione Paesaggistica*
- *B.4 Indagini Archeologiche*

C - Progetto dell'infrastruttura
- *C.1 Asse principale tracciato di Progetto*
- *C.2 Intersezioni e svincoli*
- *C.3 Sezioni tipo*

D - Opere d'arte maggiori
E - Opere d'arte minori
F - Opere di sostegno e di presidio
G - Opere di attraversamento idraulico
H – INTERFERENZE
I - Cantieri, cave e discariche
L - Studio di Impatto acustico ambientale
M - Studio di impatto ambientale
N - Espropri
P - Analisi costi – benefici (Studio trasportistico)
Q - Relazione Tecnico agronomica
R - Piano di Monitoraggio sulla componente Faunistica
S - Piano di Monitoraggio Ambientale
T - Piano utilizzo terre e rocce da scavo
U - CALCOLO IMPIANTI

Con specifico riferimento alla macro-categoria *"Relazione Paesaggistica"*, il proponente ha trasmesso i seguenti elaborati, di cui si riporta la codifica MD5:

\B.3 Relazione Paesaggistica
165_D_B.03.01 Relazione Paesaggistica.pdf - bb0cd8da42a64d79b85d84596d825223
165_D_B.03.02.pdf - 5634a18fec9a5c22ec9fe14cc41ed849
165_D_B.03.03.pdf - 0e5b870a2f976b393a0d1ed100d8a73d
165_D_B.03.04.pdf - 7d6f6b2355bb33b5fd09979052aa44e4
165_D_B.03.05.pdf - d68e8f81d7a1b793da07d496d2d06d6c
165_D_B.03.06.pdf - 4c6e35e55a9f6b7a61bcc7422640f402
165_D_B.03.07.pdf - 8b2366fe72e43ef8b85481402832b49f
165_D_B.03.08.pdf - cc04cb315eb923d6902bea1e51eea516
165_D_B.03.09.pdf - de17bc5341b2de56add7459aeb33f62c
165_D_B.03.10.pdf - ddc31c25c61b839b1775d890b62f5ab8
165_D_B.03.11.pdf - 514107b4ad83fd4a13e1cf893a657405
165_D_B.03.12.pdf - 14a5dbba043213a6fb7faff66ade6545
165_D_B.03.13.pdf - 7beaade2867f3da2dbd9ed7bd13890c7
165_D_B.03.14.pdf - 6d2fc1ddf91af9dfc775db105b54506c
B.3.1.1 Relazione Paesaggistica - Allegato 1.pdf - 0e80c55a15a919109c6d600b4f9530cb

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Il proponente ha, inoltre, trasmesso gli shapefile della soluzione progettuale.

L'integrazione documentale di cui alla nota prot. n. 0026299/2020 del 17.09.2020 è costituita dai seguenti elaborati, in formato elettronico:

B.2.5 Relazione idrologica ed idraulica.pdf.p7m - 40fc5469d9714c149b53815999914d9e
B.2.08 Vasche impianti di trattamento.pdf.p7m - 3f6ec7961a50734b2d4ecfcb35b3fdda
B.2.09 Particolari pozzetti di raccolta acque di piattaforma e sezioni tipo idrauliche.pdf.p7m
8c683f9d84314e0e2184cfdd802085c7
B.2.10 Relazione studio compatibilità idrologica ed idraulica.pdf.p7m
20e9da07b45e5ca56ecf7db6919be653
B.2.11 BACINO TRIBUTARIO.pdf.p7m - a1dd1d828001f0ce540df0223534411a
B.2.12 INTERSEZIONE PAI.pdf.p7m - c09a75150c6873509d89561cfc23e5d4
B.2.13 RISULTATI MODELLO IDRAULICO ANTE OPERAM.pdf.p7m
cb6fd13630ba01e80c71cd8c44bdd62d
B.2.14 RISULTATI MODELLO IDRAULICO POST OPERAM.pdf.p7m
1bfa92dc8aff0c52d99d42f103237f0d
I.01_02_Relazione cave e discariche.pdf.p7m - ebc0c6fc70b10daa54e414987a6691b7
I.02_02_Corografia con individuazione delle aree di cantiere, cave e discariche.pdf.p7m
6d7af3258dfc3b3b579ac8a4a1ea6a13
L.1_02 - Studio impatto acustico ambientale.pdf.p7m - 2d33c1010e7ffaa8727102c65bfbff34
M.01_02_Quadro di Riferimento Programmatico.pdf.p7m - fa734f095c77b006e9ec76e0b3394e38
M.02_02_Quadro di Riferimento Progettuale.pdf.p7m - d3d5196cdf8ae98452bc248362288268
M.03_02_Quadro di Riferimento Ambientale.pdf.p7m - 13dab3aeb2e01a41df4c16c6969bf394
nota esplicativa.pdf.p7m - 3905bac28237c18f3f811176f08d23ad
S.01_02_Piano di monitoraggio Ambientale.pdf.p7m - f176d662e10e9e8c9699e17358cd957d
T.01_02_Terre e Rocce da scavo.pdf.p7m - 9bdf9105b4595a2cdd7e838b48580f19

Con nota prot. n. AOO_089_11858 del 10.07.2020 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha convocato la seduta di Conferenza di Servizi ex art. 14 co. 1 della L. 241/1990 e smi e dell'art.15 della L.R. 11/2001 e smi per il giorno 05.11.2020; con nota prot. n. AOO_145_8039 del 30.10.2020 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha rappresentato i contrasti con la pianificazione paesaggistica concludendo:

"Sebbene si riconosca un generale minore impatto paesaggistico rispetto alle proposte di cui al procedimento già esperito, l'analisi dell'attuale progetto definitivo evidenzia ancora delle criticità, per le quali si richiedono degli approfondimenti specifici.

[…]

Pertanto, ai fini dell'eventuale rilascio Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, di competenza della Giunta Regionale, come previsto dalla DGR n. 458 dell'08.04.2016, occorrerà che il proponente approfondisca i punti sopra descritti, nonché i seguenti:

- *sia verificata la necessità dello svincolo Talsano – San Donato, per il collegamento alla Tangenziale Sud di Taranto, con cavalcavia di 60,00 m, o se, di concerto con il Comune di Taranto, sia possibile una modifica del nodo in oggetto, con introduzione di una rotatoria di svincolo; in caso di impossibilità a pervenire ad una soluzione che escluda l'intersezione a livelli sfalsati, siano realizzare delle fotosimulazioni dalla SP 104 e dalla SP 106 verso l'intersezione, che traguardino l'area protetta, nonchè la serra Belvedere, in modo da valutarne l'inserimento paesaggistico;*
- *sia verificata la necessità delle controstrade verso la Salina Grande nel tratto compreso tra lo Svincolo Talsano – San Donato e la rotatoria di svincolo S. Giorgio Faggiano;*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- *sia verificata la possibilità di modifica del tracciato tra la rotatoria di svincolo per Pulsano e la rotatoria di svincolo Marina di Pulsano Est, in modo da evitare l'interferenza con l'area di rispetto della Masseria Pietrapendola e con prati e pascoli naturali; in caso di impossibilità tecnica di modifica del tracciato, sia verificata la necessità delle controstrade nel tratto tra la rotatoria di svincolo Pulsano – Lizzano e la rotatoria di svincolo Marina di Pulsano Est, al fine di limitare l'impegno territoriale in area caratterizzata da prati e pascoli naturali;*
- *sia verificata la possibilità di modifica del tracciato a Sud di Maruggio, al fine di impegnare la minima superficie possibile dei prati e pascoli naturali, nonché dell'habitat 6220, evitando la frammentazione dell'area;*
- *sia verificata l'interferenza del tracciato in ampliamento nel tratto immediatamente successivo a quello di sola manutenzione ordinaria con i prati e pascoli naturali, nonché con l'habitat 6220; in caso di necessaria interferenza, si valuti la possibilità della prosecuzione del tratto interessato dalla sola manutenzione ordinaria per 1,5 km ulteriori;*
- *sia precisata l'entità del rilevato in prossimità di "Masseria Pietrapendola" e "Masseria Quarto Grande" e della "Zona di interesse archeologico" nel Comune di Torricella;*
- *sia dimostrato che i lavori non pregiudichino l'assetto geomorfologico, paesaggistico e l'equilibrio eco-sistemico delle due grotte interessate dai tracciati, "Grotta del Sale" e "Grotta dei Salti";*
- *sia individuata una coerente scelta progettuale, per i relitti e le aree stradali attualmente pavimentate e impermeabilizzate che, per effetto della modifica dei raggi di curvatura non faranno più parte di sedi stradali;*
- *sia individuato un itinerario ciclabile, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici e paesaggistici presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che interessi le eventuali controstrade, le strade vicinali o le strade bianche rurali, anche al fine di un futuro collegamento con il percorso ciclopedonale previsto in area litoranea.*

La compatibilità dell'intervento con gli Obiettivi di Qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR sarà valutata anche alla luce degli approfondimenti richiesti."

Con nota prot. n. AOO_089_14322 del 13.11.2020 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso gli esiti della seduta di Conferenza di Servizi del 05.11.2020 e con successiva nota prot. n. AOO_089_105 del 07.01.2021 ha trasmesso una richiesta di integrazioni ex art. 27 bis c. 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Con nota prot. n. AOO_089_6519 del 03.05.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha indetto la Conferenza di Servizi decisoria ai sensi del comma 7 dell'art. 27bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., convocando la seduta per il giorno 01.06.2021 (successivamente posticipata al 21.06.2021) rappresentando di aver pubblicato documentazione integrativa.

Con nota prot. n. AOO_089_9429 del 17.06.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso il parere del Comitato VIA, il quale ha ritenuto *"che il progetto, per come proposto, comporti impatti significativi e negativi".*

Con nota prot. n. AOO_145_5621 del 23.06.2021 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto di effettuare ulteriori approfondimenti relativamente all'analisi delle alternative localizzative e

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

progettuali; in particolare la Sezione ha chiesto di approfondire le motivazioni tecniche che impediscono la riduzione del sistema urbano – infrastruttura salvaguardando totalmente l'integrità dei pascoli rocciosi interferiti nel tratto che circuita Pulsano, nonché di valutare una differente conformazione dell'infrastruttura nel tratto che circuita Maruggio, che comporterebbe minor consumo di suolo, maggiore vicinanza al sistema urbano, minore interferenza con prati e pascoli naturali e con Habitat 6220* e, infine, di valutare la modifica del tracciato con l'adeguamento della SP131, tra Monacizzo e Maruggio, tracciato attualmente maggiormente infrastrutturato, piuttosto che l'adeguamento della strada posizionata più a Nord tra "Rotatoria di svincolo Monacizzo Est Torre Ovo" e "Rotatoria di svincolo Maruggio Ovest".

Con nota prot. n. AOO_089_10228 del 05.07.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso gli esiti della seduta di Conferenza di Servizi del 21.06.2021; con successiva nota prot. n. AOO_089_13876 del 27.09.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha convocato una nuova seduta di Conferenza di Servizi per il giorno 12.10.2021; la documentazione integrativa presente al link indicato dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali è costituita dai seguenti elaborati, in formato elettronico, di cui si riporta la codifica MD5:

A.0 Elenco Elaborati.pdf.p7m - a884f9aaf5d58615f0563a574be65d03
A.01 - Parte Generale_Relazione Generale.pdf.p7m - 34482c3a1979569c4a5bd9e9268118c3
A.1.2 Atti ufficiali e corrispondenza da 01.07.2011 a 01.12.2012.pdf.p7m - fa77ef368a3161d60c6d3f10a2ab2634
A.1.3 Atti ufficiali e corrispondenza da 01.01.2013 a 01.06.2017.pdf.p7m - 175da3d29c098db6c04a50b27bda7bda
A.2 Elenco prezzi unitari.pdf.p7m - cc7ee33e5d4ac94784224a41b1c41c3c
A.3 - Computo metrico estimativo.pdf.p7m - b2fe44869d9602acb071a0d4f5bf4e49
A.4 Quadro economico di progetto.pdf.p7m - f0f5cfc52e4d8221f8551e926dc8c66c
A.5 Aggiornamento documento prime indicazioni piani di sicurezza.pdf.p7m - bd7708bd1733bc120cda5bb39d97b8c3
B.1.1 Relazione geologica-geomorfologica-idrogeologica con modellazione sismica di base.pdf.p7m
d2e69894880dbff69fbdb6c647d0b309
B.1.2.1 Carta Geologica-idrogeologica1.pdf.p7m - da8f91de76eceea01ed46e0e9aaff0d5
B.1.2.2 Carta Geologica-idrogeologica2.pdf.p7m - 3b2749f3aa3b647003e3d66d68535a7a
B.1.2.3 Carta Geologica-idrogeologica3.pdf.p7m - 05ffc69de6c524f59dc3afba8f7b79a3
B.1.2.4 Carta Geologica-idrogeologica4.pdf.p7m - 0f3a8e34415a834de68dbc5d71e14973
B.1.2.5 Relazione Geotecnica.pdf.p7m - b5a4a2a1def4da1b7e78fc5b8080ec6b
B.1.3.1 Profilo Geologico-tecnico.pdf.p7m - 9599a882ca422458f858bf25afd9b6e6
B.1.3.2 Profilo Geologico-tecnico.pdf.p7m - 68ef5a73c42053af6d01509965fc2cc3
B.1.3.3_Profilo Geologico-tecnico.pdf.p7m - cb2b8822fed07a4894910f98fb958d49
B.1.3.4_Profilo Geologico-tecnico.pdf.p7m - 93820404fca12002f3c0526e762b6eaa
B.1.3.5_Profilo Geologico-tecnico.pdf.p7m - d2a558538ec0dbd19f282ef5efcff318
B.1.3.6_Profilo Geologico-tecnico.pdf.p7m - 40168355b840f0ad04ecb2ff3625698d
B.1.3.7.pdf.p7m - e3c414b6193d48883443856cf41f2263
B.2.1 Relazione tecnico illustrativa.pdf.p7m - 0af050bcce70a2fed8a96bfce6e454f2
B.2.2.1_BACINI ESOREICI.pdf.p7m - 0e33d14f169d27c245be2f5001aec1b8
B.2.2.2_BACINI ENDOREICI.pdf.p7m - 648f8cfb981b92168f198802d9c3df2a
B.2.3.1_idrogeomorfologica.pdf.p7m - b02d60c7941696288f040624b9819ef6
B.2.3.2_idrogeomorfologica.pdf.p7m - 4acf968e62af87b22831bebc32568d0b
B.2.4 Rilievo fotografico.pdf.p7m - 586963a44ee2bc5fc37fedabb70505e2
B.2.5 Relazione idrologica ed idraulica (piattaforme stradali).pdf.p7m - 07a8d4424c7f75b6c9b930fc4c1eb7b6
B.2.5.1.pdf.p7m - 927e18155314a5f9bf4377ef90b9a87d
B.2.5.2.pdf.p7m - 7fb104f64be302757728cc3e2f143c3a
B.2.5.3.pdf.p7m - 0e1cea2318e6ded02dcf076c372f2f4b
B.2.5.4 Rev.1.pdf.p7m - 4859b9816390a2940c96738e04bd2119
B.2.5.5.pdf.p7m - bd743b95dea62c368ae7be208b22df0f
B.2.5.6.pdf.p7m - b26cc48ce9b51b6a34496073230f97ee

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

B.2.5.7.pdf.p7m - 7c555a591e09edc82b2020e77960c311
B.2.5.8.A.pdf.p7m - 43727c5d80b9721a39176efde95ec697
B.2.5.8.B.pdf.p7m - f4e74ae0dde3bec53eea8510dfbce2be
B.2.5.9_pla_Idraulica.pdf.p7m - 30bf5a5332dc9dbc5eafa79a6b4dab42
B.2.5.10-Posizione tombino tubo ARMCO.pdf.p7m - 047fa78fc8a99dc6ac1228ebdca24970
B.2.6.1_RILIEVO_CUPI.pdf.p7m - 202c271e754636eb86c99a3212144b0a
B.2.6.2.pdf.p7m - d6749e0ea852cc544e8ae6342ef1f9c7
B.2.6.3.pdf.p7m - 068d0bfcd17ed085cea0776e557c4a5a
B.2.6.4.pdf.p7m - f58aca9bda4330d8b068cf079283b87b
B.2.6.5.pdf.p7m - f6e0467eb965d0c7067e9db933fc681f
B.2.7.1 Verifica sez. con Hec Ras (Ant-post) Canale del Cupi.pdf.p7m - e46fdc0f88b189dd423c753552b37b8a
B.2.7.2 Verifica sez. con Hec Ras (Ant-post) Canale di Bagnara.pdf.p7m - 8804093395f56a225dba8a4ca9452af3
B.2.7.3 Verifica sez.con Hec Ras (Ant-post) Asta 1.pdf.p7m - e1d98df5655e727011926e183c567772
B.2.7.4 Verifica sez. con Hec Ras (Ant-post) Asta 3-4.pdf.p7m - 4b9fd85e2caeb1848087c7abe5b8cfdf
B.2.7.5 Verifica sez. con Hec Ras (Ant-post) Asta 5-6.pdf.p7m - b76187bf902892f9289f69eadb2214a5
B.2.7.6 Verifica sez. con Hec Ras (Ant-post) Asta 7.pdf.p7m - 6716d4958f1b40ef20c6c2e578464a04
B.2.8 Vasche tipo.pdf.p7m - f2e4fa694007148b5c5719ec8f25e05c
B.2.9 Particolari.pdf.p7m - 133877652533886625a012ee896c4f5f
B.2.10 - Relazione studio di compatibilità idrologica ed idraulica.pdf.p7m - 2b0d7dd52a5cc11134ef310bc59eea46
B.2.11 BACINO TRIBUTARIO.pdf.p7m - e8b16b4ab88453468771ef2670cecb26
B.2.12 INTERSEZIONE PAI VIGENTE.pdf.p7m - ce33e79a1618db1b35f504c726bb3be6
B.2.13 RISULTATI MODELLO IDRAULICO ANTE OPERAM.pdf.p7m - 01ecb42f3c7d0cb3927880165783fc27
B.2.14 RISULTATI MODELLO IDRAULICO POST OPERAM.pdf.p7m - 4ea6720e2eb3d4717fe1fba25d62f8db
B.2.15 - Relazione sulle interferenze delle opere d'arte con la falda.pdf.p7m - 2a89e9c975adac8f599104fca58dab54
B.2.16 - Verifica speditiva dello scalzamento.pdf.p7m - dcd39bc96ec9e07ac3492ed1e974258a
B.3.1 -Relazione Paesaggistica.pdf.p7m - 5cf88cf3868c7929b8ee69bb77d0d6f6
B.3.1.1.pdf.p7m - e5eafa054b5c7b3dfa2b48eff8634994
B.3.2-Contesti Paesaggistici Il contesto 1 - struttura idrogeomorfologica.pdf.p7m - 67f1363ca9eec716c97c4a3f3d1fdce3
B.3.3 - Il contesto 1 - struttura ecosistemale ed ambientale.pdf.p7m - 1b3261fed003932d33bb1461311e11e9
B.3.4-Il contesto 1 - struttura antropica e storico culturale.pdf.p7m - 20c13520dd5955c24239df21942c53d6
B.3.5 - Il contesto 2 struttura idrogeomorfologica.pdf.p7m - 0c9f231b58642362a6a6eab1bebfb1ed
B.3.6 - Il contesto 2 struttura ecosistemica e ambientale.pdf.p7m - 9b849c3959bad0939994daf5acef96ee
B.3.7.pdf.p7m - a69b988dc4397cfe31452fb19fa98e63
B.3.8.pdf.p7m - 8b1c697b3c2bb5f6e135761f61b8339f
B.3.9.pdf.p7m - f56131b9f000e1fbd8229ecd3bb765e0
B.3.10 - Contesto 3 struttura antropica e storico culturale.pdf.p7m - 49efc5ae70b427e7c00b80376965178d
B.3.11.pdf.p7m - 3e07fe958dcea511777b259c927725c1
B.3.12.pdf.p7m - 44013e4b379ddc0d54f7ff4aa7d844f8
B.3.13.pdf.p7m - 117e789561ebf250c802b4de7e4e0ef6
B.3.14.pdf.p7m - 13f836589a1103eae8612851bbf4f400
B.3.15 Itinerario ciclabile.pdf.p7m - fc9bd49094778bc6e3a9c0daf7dadc28
B.3.16 - Stato dei luoghi ex-ante SS16042021.pdf.p7m - 82a44989b8244b45f1605bcd0b179dea
B.3.17.pdf.p7m - b420a64144a552839bc7b6e5b60a4943
B.4.1_CartaArcheologica_1 5000.pdf.p7m - ac035f406ec6874a1e4e0ccdcdcbc115
B.4.2_CartaArcheologica_2 5000.pdf.p7m - 83aba55f571e28176246c3d432b91dd7
B.4.3_CartaArcheologica_3 5000.pdf.p7m - ec0662dd8e6c3078439a1eccf02ef7c3
B.4.4_CartaArcheologica_4 5000.pdf.p7m - 83c57dd5a777efc8db2fb741ed3bec9c
B.4.5_CartaArcheologica_5 5000.pdf.p7m - 52908ef9303697dc2b9b2799ce1d3fac
B.4.6_CartaArcheologica_6 5000.pdf.p7m - d7b16642876 54eb26cbdb23ccbbc8ac4
B.4.7.pdf.p7m - 431286668e714a46bcebb399ab30aff6
C.1.1.pdf.p7m - cde01088cf31b6aacddc81629d303ea1
C.1.2 Corografia25000.pdf.p7m - 5b1d19afcbbffcd94cb8fe62d6d9318e
C.1.2.1 Pla_10000.pdf.p7m - 3a8f66392ef73e4a517da47398d3d7fb
C.1.2.2 Pla_10000.pdf.p7m - 66a7d8e31699d1901473221d232cfabb
C.1.2.3 Pla_10000.pdf.p7m - 30f007ad3169ceb3bcc0d53eb67c6939
C.1.3.1.pdf.p7m - 640e9d0ab0b55b5bf939a950e482fc31
C.1.3.2.pdf.p7m - 743355180360a9111c9541f2638b636e
C.1.3.3.pdf.p7m - f623daaad11513fab7718bc38aaa9df2
C.1.3.4.pdf.p7m - d3aca737d8ccdcaf8d8cbea60ca8f324

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

C.1.4.1.pdf.p7m - 5a36eb049f0c30842ca131d4a07dd1a7
C.1.4.2.pdf.p7m - 0fefcd861b9dc08e0b9a7ef6db2b31ec
C.1.4.3.pdf.p7m - 34172a26994201990f191f4344ec862d
C.1.4.4_Pla 4 5000_rev03.pdf.p7m - 7a98a5eca58523f602d534873b4102d9
C.1.5.1.pdf.p7m - 6060d5fbb9a5a16f775fd1d184f9ee60
C.1.5.2.pdf.p7m - 788104ea31b8c4c4ab4c910c92547c44
C.1.5.3.pdf.p7m - 6c538314408750013e9d82a47511e05a
C.1.5.4.pdf.p7m - 77194302719b14ed96d580d13ff86438
C.1.5.5.pdf.p7m - 908c09c01510e17bd5df83131a502e05
C.1.5.6.pdf.p7m - c0810e94b33f941819694c634302a138
C.1.5.7.pdf.p7m - f7b7a3bdbd8c9c643bed05ec39800899
C.1.5.8.pdf.p7m - 342978d5e6027c7c7787ab40444ba029
C.1.5.9.pdf.p7m - 4b09cb28d37320743a04ef3ce9d682db
C.1.5.10.pdf.p7m - bdeb832f51dce8fda17390e6f9623daf
C.1.5.11.pdf.p7m - 54d71529cc4c480677a3e57039a2e0b4
C.1.5.12.pdf.p7m - e71fbe817a5a303d9f12ea198a3593c3
C.1.5.13.pdf.p7m - 424ce67f47e56d20c1e254ab0aedc63f
C.1.6.1.pdf.p7m - 29d41f4ad578b1a6fcb83389a6279ee0
C.1.6.2.pdf.p7m - 40b7c66809e263a378c0a746ce839890
C.1.6.3.pdf.p7m - 1050825ec7caa77311b427ffa586a950
C.1.6.4.pdf.p7m - 44e9635c821166dd7eefa49b0b26fc61
C.1.6.5.pdf.p7m - aed6049f96e7cb675bfc741755e5bb14
C.1.6.6.pdf.p7m - 0cdcd157418c52722deaaa837fb3aa4c
C.1.6.7 Planimetria di progetto dal Km. 30+800 al Km. 35+500.pdf.p7m - 41c9ce555df3b4ec389ef5fdd00b1dca
C.1.6.8.pdf.p7m - 64de69fbfd99676ff13167226275d62f
C.1.6.9.pdf.p7m - 671b0775ffb575c9d0f3524ed180f77b
C.1.6.10.pdf.p7m - 306e6f74aa864eb3efb65b2a3c4d9809
C.1.6.11.pdf.p7m - 9afd5dafe83b227aa0321c8b6dbca11b
C.1.6.12 Planimetria di progetto dal Km 50+800 al Km 53+700.pdf.p7m - a44f8c14dd110704cce6be030ea7daf2
C.1.6.13.pdf.p7m - 4fc26648ca06e3fa4be95e446c83119b
C.1.7.1-Profilo longitudinale dal Km. 8+013,96 al Km.12+900.pdf.p7m - cc078221b1296ec373d263a1d80f8613
C.1.7.2-Profilo longitudinale dal Km. 12+900 al Km.17+420.pdf.p7m - bf2973e986815e50eb18e198a92e63b4
C.1.7.3-Profilo longitudinale dal Km. 17+300 al Km. 21+720.pdf.p7m - 726e7b3759cf02e75217e541d331b04d
C.1.7.4-Profilo longitudinale dal Km. 21+720 al Km.26+140.pdf.p7m - 81b2e22dade8fdc55706d0244259b6b6
C.1.7.5-Profilo longitudinale dal Km. 26+140 al Km.30+354,85.pdf.p7m - 26c869ce919514d0e219244c33967805
C.1.7.6-Profilo longitudinale dal Km. 30+460 al Km.35+220.pdf.p7m - faec3c923ed9a533103025fd12f6ff5f
C.1.7.7.pdf.p7m - 8a4dacb3d45977bbf4bed42e158a35a7
C.1.7.8.pdf.p7m - c22b834e0d2409a2d624515ac0c6fbe1
C.1.7.9.pdf.p7m - 70233904620 50a42e3a8340fa3cc72b7
C.1.7.10.pdf.p7m - f8c3eab3cf4e7d7036f6259ddf1e0366
C.1.7.11 Profilo mitigazione.pdf.p7m - 64157202418fcded6d84209c7c17590c
C.1.8.1 Sez 17-503.pdf.p7m - 2de1f7531932285b35de1eb386445a1c
C.1.8.2 Sez 504-1053.pdf.p7m - 69735346ad64128f0ad82e3347d2dbbb
C.1.8.3 Sez 1054-1354.pdf.p7m - 971b73f185f774355ffc4911982a9059
C.1.8.4 Sez 1355-1744.pdf.p7m - e1064298c2da04b27ef3266c07e2a8ca
C.1.8.5 Sez 1745-2022.pdf.p7m - ba258db4cf8de5aed56975bf3fb547ff
C.1.8.6 rev02.pdf.p7m - 5974184479b59609b64c06cf2804e11c
C.2.1.1.pdf.p7m - 9e21fd9ac1df1d00d5c6f88d7006eaa2
C.2.2.1.pdf.p7m - c7990afefa1117171c71e45420cabc38
C.2.3.1.pdf.p7m - 6d396a78b8556d61fb6c75742867fb94
C.2.4.1.pdf.p7m - 3b8174e0ba3189a07a96fe6ade95fe5c
C.2.5.1.pdf.p7m - 4834789b07cf054bdb0652a56457b2f5
C.2.6.1.pdf.p7m - d7e7d6ce5360085a9361f396c30b2963
C.2.7.1.pdf.p7m - 4ea1fed2b4e6fb1c9f5ccd33fdb14bfe
C.2.8.1.pdf.p7m - 25ef4352901ccb7ccda8d32e863d3f29
C.2.9.1..pdf.p7m - de000044fc5eff8eb17bb51ab1f36ca0
C.2.10.1.pdf.p7m - fd5c7fcf4da88080884d2166cdeebf5f
C.2.11.1.pdf.p7m - 5c04e400e33d5f7bd0e38fad1e3bc676
C.2.12.1.pdf.p7m - f17d0a364487c55728ffaa90244b5e01

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

C.2.13.1.pdf.p7m - 3607e5ca4b802b0e45d3e0c762654ecd
C.2.14.1.pdf.p7m - ea25c460e6402898388f8a0b7cee3760
C.2.15.1.pdf.p7m - 2ee08a661b4255133b11209938e40649
C.2.16.1.pdf.p7m - 5ef8169caced16f8bf08c6ae08fd6bd1
C.2.17.1.pdf.p7m - 8baab5a4bae49310d004451537823 0a2
C.2.18.1.pdf.p7m - 9837cde237365eef26052bd3f337a184
C.2.19.1.pdf.p7m - 0e0f19703feb0296e9eb20537c2c5b5d
C.2.20.1.pdf.p7m - 8174dec37920f6053d7bbde1d632d84e
C.2.21.1.pdf.p7m - 95aea6f89a27b0ff849ace747567677a
C.2.22.1.pdf.p7m - 48103ab8ab9a73f74522579e4de0c636
C.2.23.1.pdf.p7m - ceb490b0b6f8f3fcbc7f2f34a13ab0e8
C.2.24.1.pdf.p7m - 22f68e78673d5a73503622246e668b1b
C.2.25.1.pdf.p7m - 3cabe8e6bc6d7929f342840adc5c5403
C.2.26.1.pdf.p7m - d317dcbc8205d100a9f8e840bc9d0978
C.2.27.1.pdf.p7m - f660d4202174bd6529c40231157c29fe
C.2.28.1.pdf.p7m - 38fb679ea1bbcff4d30803cfcfe7eacf
C.2.29.1.pdf.p7m - e7a0438ee25f3fa736f8e2a5ce1741c1
C.2.30.1.pdf.p7m - 075359e7cbc446dfee85931a51ce6c93
C.2.31.1.pdf.p7m - f2d433fb4e6446f566853d11c5aca512
C.2.32.1.pdf.p7m - 07fcde1a57bb60daf17980fb7b8ea6f0
C.3.1.pdf.p7m - 9e507836f94001439393cf8f1de0d3c1
D.1.1.pdf.p7m - 155b0f0c8aeb7e949f5024b225f63877
D.1.2.pdf.p7m - f3ae5ccb3f68878f85487b1c814c8824
D.1.3.pdf.p7m - 3accc58e84a5c9a5ad7edfe78e82defa
D.2.1_ponte_37+311.pdf.p7m - b6de7492a2530d7495d3c2d17d2a4d38
D.2.2.pdf.p7m - 172887ebe482a24655f99e4b17b3e8b8
D.2.3.pdf.p7m - 5db9deed31e65fdf3f1706843a7457cb
D.3.1_ponte_37+395-Carpenteria impalcato e trave.pdf.p7m - dab78196ea824324485540c1b8b2c2c8
D.3.2_ponte_37+395.pdf.p7m - 096278615c92af9038a10622aed78910
D.3.3.pdf.p7m - b0f4f140c5dc836a2f36429d89c8939e
D.4.1_ponte_38+500-Carpenteria impalcato e trave.pdf.p7m - ded77e330842072ea65e3c1be2a31ae5
D.4.2_ponte_38+500.pdf.p7m - 4d56f4e0957d3be32be4455c7ed5ff0b
D.4.3.pdf.p7m - 7dd085c57c8b831d22f7c566c12ff128
D.5.1_ponte_38+540.pdf.p7m - 1f1c8faa7ef589d2df9137d9b6134210
D.5.2_ponte_38+540.pdf.p7m - 92ab1e085cf6b3d37edc769c15c4cc85
D.5.3.pdf.p7m - ea8b5075c88ce0307dd5e24f7adb1bca
D.6.1_ponte_38+638.pdf.p7m - f8b53d32a3bc3e6c1c2daf7a7edcc3fd
D.6.2_ponte_38+638.pdf.p7m - ee14338120d4a62ff51ff5e9bca6d8d6
D.6.3.pdf.p7m - 2344a6bb50aaa6541e82bdc2043a6580
D.7.1_ponte_39+611.pdf.p7m - 64fb45bdf43c176beb0f35ed2ee567e5
D.7.2_ponte_39+611.pdf.p7m - ef0c55814c4bf5757e75912530da2108
D.7.3.pdf.p7m - 2f5d7176682620efb154b992999512d5
D.8.1_ponte_43+560.pdf.p7m - bcfd70dab85c882b76312869febd409d
D.8.2_ponte_43+560.pdf.p7m - 80a60eded64f40e1705a651a37faa6c5
D.8.3.pdf.p7m - 69a6268d3643e045ac2d77d76db9306b
D.9.1_ponte_43+745.pdf.p7m - dcbade9d48c6b834405a23e5e74bdae0
D.9.2_ponte_43+745.pdf.p7m - d0facfa506205c8738e9d684b10ea8c4
D.9.3.pdf.p7m - 2b8b53f87c04957ba89090cf9ee1011a
D.10.1_ponte_54+300.pdf.p7m - e3dad0879c0552352dd42b62373148d6
D.10.2_ponte_54+300.pdf.p7m - 91a40c923eb91443aae967542e98b24d
D.10.3.pdf.p7m - fd375937c0a8dfad79a7527bfe7a6131
E.1.1.pdf.p7m - a8c7339a6c7c2d7e53888ff9790068db
E.1.2.pdf.p7m - 8029bbf88b89532134460cf1df93db53
E.2.1_scat_Cupi 10 X 3.3 Progr.Km 23+425-E.2.1.pdf.p7m - 278343108633c43686e365a4ba46b4e1
E.2.2.pdf.p7m - 14a05944dd4a7477eccd9b2ec696bbfe
E.3.1.pdf.p7m - e6a7fb2ade3d0518c55249e2aae371d4
E.3.2.pdf.p7m - 82a62ad5d30ee85a96aaf5c42943e1d5
E.4.1.pdf.p7m - 17ae9ad1fba6758386a1eac164dc4ce2
E.4.2.pdf.p7m - b3494df3980f888e61445ffed42d9dd2

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

E.5.1.pdf.p7m - 6e18f1a460c42a006f09bd56b7beacd7
E.5.2.pdf.p7m - 562ab63a6abcc29c65be2ea35d9104c0
E.6.1.pdf.p7m - 6bd3dbc96edf386d0ae7dc06683121f5
E.6.2.pdf.p7m - 98e14ba029bb5d0940fce6c9cd7e7ed2
E.7.1.pdf.p7m - 9dd66240f3b8f6f0b72beb2fe607259b
E.7.2.pdf.p7m - 4d33ecec21dbe344300bb81a7dd83b46
E.8.1.pdf.p7m - c96363a3f9116574814bafbff085cb2a
E.8.2.pdf.p7m - f808c7aca973e8920d270d648512025f
E.9.1.pdf.p7m - f5b2d99770e638b6c0d410bc78bc20de
E.9.2.pdf.p7m - b24f98664d614334ae1ddecedbe8e295
F.1.1 - Sezioni tipo e particolari.pdf.p7m - 2e8ec04f6c326a8cd759c95a3bd30445
F.1.2.pdf.p7m - dbc2c7021e39541776d4fa72e45154b6
G.1_TOMB120-G.1.pdf.p7m - 1a351b93ee09e091972fa91baa3f3fb0
G.2_TOMB160-G.1.pdf.p7m - f91e518d6e838f004beacb2e650f1355
G.3_TOMB240-G.1.pdf.p7m - f92ca7a52997bc9ab9d46e6e41606a8e
G.4__2x600-Layout1.pdf.p7m - f4a79ab40acfc1a89635d76d703679f0
G.5_2x800-Layout1.pdf.p7m - 3752b1eba6a5ab63182ea9fcaccee261
G.6_1000_affiancati-Layout1.pdf.p7m - 3405bf27e2af3385adb87051964fe23e
G.7_Protezione condotta-Layout1.pdf.p7m - 8f637dd6da78d2b6ac6aea68ad7dd373
H.1.1.pdf.p7m - 39fcf996290c487ace83b8d1926c8e44
H.1.2_Interf_Pla 1 5000.pdf.p7m - 91272afaea8a8d84c0d3bd1c94279c3a
H.1.3_Interf_Pla 2 5000.pdf.p7m - 694d846a35e6244b7b4a05db6c5eb2ee
H.1.4_Interf_Pla 3 5000.pdf.p7m - f9f782cae0eacd5a696b855dc7788487
H.1.5_Interf_Pla 4 5000.pdf.p7m - 07a155a9c08d1af5847c946b5f286f1a
H.1.6-Studio interverenza Depuratore Sava - Manduria.pdf.p7m - 1e922040aef4a2e82c165001fb2d1f16
I.1 - Relazione cave, cantieri e discariche - Relazione preliminare dei siti esaminati.pdf.p7m - 59d588cc78ea96f71b6b7a7a12ebba1e
I.2_Cave_Discariche_Rev.pdf.p7m - a49196f46748b9db7d3bdb180c563e18
I.3-Dettaglio Aree di Cantiere.pdf.p7m - f7dc1b1dba10cd57b69d42936c943b82
L.1 - Studio impatto acustico ambientale.pdf.p7m - 5699dbed65bae2fd7c535af3855095f0
M.01.01_ Studio di impatto ambientale - Quadro di riferimento Programmatico.pdf.p7m - 793588e5d082d1a2075385ecf5c334b7
M.01.02-Corografia generale.pdf.p7m - 3e6bea7c28edbaa26e23be7574d9007e
M.01.03.01-Piano generale trasporti.pdf.p7m - 740b000ff51ea022f556802d46ea085d
M.01.03.02.01-PRG Taranto.pdf.p7m - 00f09327756b92df18b6bec03c1f7045
M.01.03.02.02-PRG Leporano e PUG Pulsano.pdf.p7m - 747e10f3a4f039ed6c339f1920579c8e
M.01.03.02.03-PRG Faggiano e Taranto C.pdf.p7m - f71dffcd05e101a180ba7b19064a4e66
M.01.03.02.04-PRG Lizzano e Torricella.pdf.p7m - 90ac29226b133922f6218dde59a4a1e4
M.01.03.02.05-PRG Manduria.pdf.p7m - 2ff6827fd10fbcc43d0236cdfca608e3
M.01.03.02.06-PRG Avetrana.pdf.p7m - fa36ce320af003978728f24cd19235f0
M.01.04.01-Carta delle Aree Protette_8-30.pdf.p7m - a51c967ecdba17e3fee8bdac5023b5d6
M.01.04.02-Carta delle Aree Protette_30-57.pdf.p7m - 1f95d995b81eb62b589a06e7219e3e5a
M.01.05-PRAE Puglia.pdf.p7m - 59a8d27ddeaf385efebc4f584895a9d0
M.01.06.01-Piano di Assetto Idrogeologico_8-30.pdf.p7m - 9d7b318e6f14a3d70cdcc59a3626eb6b
M.01.06.02-Piano di Assetto Idrogeologico_30-57.pdf.p7m - b7810397b2324140ef320a4cf47d220d
M.02.01_ Studio di impatto ambientale - Quadro di riferimento Progettuale.pdf.p7m - f466a7ca6ad2eb95a86c2ead9fee86d8
M.02.02.01-Carta alternative progettuali_8-30.pdf.p7m - 7a8bd15be308525f617144df1105ab64
M.02.02.02-Carta alternative progettuali_30-57.pdf.p7m - 97daadc98b2fb74fe7b50491de1b112f
M.02.03.01-Carta alternative progettuali-Sistema fisico e naturale_8-30.pdf.p7m - 80d0b7c9c9f4a166c62970568d250f4d
M.02.03.02-Carta alternative progettuali-Sistema fisico e naturale_30-57.pdf.p7m - 559b9bc179fec5f2accd312f5728fcfa
M.02.03.03-Carta alternative progettuali-Sistema antropico_8-30.pdf.p7m - f46ac574343b844f5e3c5e7e559317af
M.02.03.04-Carta alternative progettuali-Sistema antropico_30-57.pdf.p7m - 8d0d589eb6e6a612d0eec7af2727d530
M.02.03.05-Carta alternative progettuali-Sistema vincolistico_8-30.pdf.p7m - 07d7a8fc79c04a5a779fba373c98ab8d
M.02.03.06-Carta alternative progettuali-Sistema vincolistico_30-57.pdf.p7m - 6afcd164d002a4409787444c74fd92c8
M.03.01_ Studio di impatto ambientale - Quadro di riferimento Ambientale.pdf.p7m - dbd06552109cf3c93a364df950a95c98
M.03.02.01.pdf.p7m - b0d27d839b60b38b66a5beadde583d9f
M.03.02.02.pdf.p7m - 52961fc7dea12d3d2eb2bc6f64b70af5
M.03.03.01.pdf.p7m - 3b747d3eabb304b9403ae84b5bbd44f7
M.03.03.02.pdf.p7m - 097b6de77049c2ad0fe75aa096076855
M.03.03.03.pdf.p7m - 60f41a1a09cdd91ab3ac72eb566e2a7a
M.03.03.04.pdf.p7m - b0aa5049ac7dd1a556ed41ef75160f8f

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

M.03.03.05.pdf.p7m - ebd9ffc6c6fe92e735656416995 27c2d
M.03.04.01.pdf.p7m - 29bfab305f9daed51f6cd6f94356d966
M.03.04.02.pdf.p7m - 0cf383ca8c22d0280c1a52102ffb8fff
M.3.5_Progetto di mitigazione e compensazione ambientale.pdf.p7m - 027334e20d8f0b1e464f0885b6cd9652
M.04.01_Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non tecnica.pdf.p7m - ad5d8232bb52df49c6a355d611a4625b
M.05.01.pdf.p7m - cf60b5258ab8e9866702043f4a6abe89
M.05.02.pdf.p7m - 8a24fb0bf939292d0440398cc5d4e9fc
M.05.03.pdf.p7m - 1a551a6d60cb42f4c2814c906d873bbc
M.05.04.pdf.p7m - e54ad2525449c8e768baa0d97a1eb970
M.05.pdf.p7m - 218d791be40d452c35a7f31dab85a288
M.06.01.pdf.p7m - 85be6a24c2fb462d87de14c2fe86d354
M.06.pdf.p7m - 90b4d6d0ad704b2fa6a80a8a41f2644e
N.1.pdf.p7m - ba7499e2a793485c5a1261ce62bdec3b
N.2.pdf.p7m - 0769ff1ae548d918872cb2e36081c3c9
N.3.pdf.p7m - ac7d9211e006dfe6527deb7d3a23be0e
N.4.pdf.p7m - 2eaf85b6db967c65fa6835c1da909033
N.5.1.pdf.p7m - c047f6cb1afbd9ac42593d6ca4652aaf
N.5.2.pdf.p7m - d2eea1c7966ee4625623db13ee602b1e
P.1.pdf.p7m - f261822126f7ca0dcff87608be28297b
Q.1.pdf.p7m - 7d7ef0e2bacffbe08aa107aa069d8bff
Q.02.pdf.p7m - caab77a971a5ba79d64ab9a0d7f80612
Q.03.pdf.p7m - 681643a3bb2d28f021440c15764d6608
Q.04.pdf.p7m - d2ddcb5fe1e10fa8704a0637f5fc282d
Q.5.pdf.p7m - d3b00dac797e2eaaeb1d1bf842f4586d
Q.06.pdf.p7m - 78efec88d03e90bc752cac07bd4f71ed
Q.07.pdf.p7m - 03f230da3d90c5fb71099c73c6ec40a9
Q.08.pdf.p7m - 67280ea5fdd7bdcc06260df895774e15
Q.09 - Analisi Interferenze HABITAT 6220.pdf.p7m - 8494e0add9e1e4f1d898d0fc98f257e2
R.1.pdf.p7m - 0731fb3cb21d1eec0641879df49fef18
S.1.pdf.p7m - ba9f05b3a9c0e9abb7db0dc479e36ff2
T.1 - Piano utilizzo terre e rocce da scavo - Relazione.pdf.p7m - d074e576fda3de64e2b2bb593adbc2c5
T.2.pdf.p7m - 77d21a474747a500e0921d31c084e2c9
U.1.pdf.p7m - c0f6af8f2671df3c21cb8103a42a661f
U.2.pdf.p7m - 7bb77a8e9bee88bd12e90b5ca2d219f3
V.01 - RELAZIONE VISS.pdf.p7m - 2998e5bcbb4828aa1400005a4a87e678

Nonché, dall'ulteriore documentazione presente nella cartella
\IDVIA501_PAUR_SR8_controdeduzioni_4ago2021
A.02 - Elenco prezzi unitari.pdf.p7m - 54bc682b93b2373e0fce8d5ca25dd7c6
A.03 - Computo metrico estimativo.pdf.p7m - b4eedbe3fa525147ca5ecfd036c45b90
A.04 - Quadro economico di progetto.pdf.p7m - 0f0630a98f7b8d0b55e60be05d0b0efc
A.06 - Analisi prezzi.pdf.p7m - 4be1a18c6d48cad047d65945da544f7f
Istanza autorizzazione paesaggistica in deroga_Rev00.pdf.p7m - b03733bc8780854217c8cf73c3f43b09
M.03.05_all_1 - Tavole di dettaglio su ortofoto.pdf.p7m - 90b9cb4b11ac43870f73314f5e2051be
M.03.05_Progetto di mitigazione e compensazione ambientale.pdf.p7m - 40c427db64d4543716b95251b93ac5de
M.05 Valutazione Incidenza.pdf.p7m - 3aa94842ae98d75db7365808e9e57a6c
M.05.05-Individuazione aree di compensazione Habitat6220.pdf.p7m - f59bf6bac9cf8d508778235ec52b87a7
Q.1 Relazione tecnico agronomica.pdf.p7m - b3d61e33ec3c393c031d9de044b858a2
R.C.01 - Relazione di Controdeduzioni.pdf.p7m - e465deec66b8760baf2a5f5844bcb3b4
T.01 - Piano utilizzo terre e rocce da scavo - Relazione.pdf.p7m - fab38fe1fa4ae0d362f9c7be2bec9f8b
V.01 - RELAZIONE VISS.pdf.p7m - b9170d66fda8e728cce99af0427b677c

All'interno della nuova documentazione integrativa presente al link indicato dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali è presente il parere definitivo del Comitato VIA, prot. n. 13663 del 22.09.2021, che, pur rilevando perplessità sul tratto di strada in rilevato, in particolare sulle livellette individuate su tavv.

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

C1/7-1 - C2/7-2 - C3/7-3, ha ritenuto che il progetto non comporti potenziali impatti ambientali significativi e negativi con specifiche condizioni ambientali.

Con nota prot. n. AOO_145_9651 del 12.10.2021 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha rappresentato che *"analizzati gli ulteriori approfondimenti relativamente all'analisi delle alternative localizzative e progettuali, richiesti con nota prot. n. AOO_145_5621 del 23.06.2021, la scrivente Sezione trasmetterà il proprio parere, con valore di Relazione Illustrativa e proposta di parere alla competente Soprintendenza, ai fini del rilascio del provvedimento di Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA"*.

Con nota prot. n. AOO_089_14913 del 15.10.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso il verbale della seduta di Conferenza di Servizi decisoria ex art. 27bis comma 7 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. del 12.10.2021.

Con nota prot. n. AOO_145_9818 del 15.10.2021 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha proposto di rilasciare, con prescrizioni, il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, previo parere della competente Soprintendenza, per il Progetto della *"Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana"*; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

Prescrizioni:

- al fine di non pregiudicare la qualità ambientale del territorio, si prescrive la salvaguardia di tutte le essenze arboree presenti, il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza delle opere in progetto; siano, inoltre, evitate trasformazioni e rimozioni della vegetazione arborea ed arbustiva in aree esterne a quelle di intervento, durante le fasi di realizzazione delle opere, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere; inoltre, in fase di cantiere, al fine di evitare impatti diretti e/o indiretti sul contesto paesaggistico esistente e sulle sue componenti dovrà essere garantito:
  - il corretto scorrimento e smaltimento delle acque meteoriche superficiali per non compromettere la consistenza del suolo;
  - la limitazione dei movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) per non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento;
  - l'allontanamento e il deposito dei materiali di risulta rivenienti dalle operazioni di scavo nelle pubbliche discariche;
  - al termine dei lavori, lo smantellamento delle opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc...) e il ripristino dello stato dei luoghi, al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.
- sia redatto, a corredo del progetto esecutivo, un progetto di inserimento paesaggistico, che preveda l'introduzione di specie arboree ed arbustive autoctone, prioritariamente individuate tra

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

quelle espiantate per la realizzazione dell'opera, anche aggiornando quanto previsto nell'elaborato *M.03.05 – Progetto di mitigazione e compensazione ambientale,* che includa i margini, i relitti e le aree stradali attualmente pavimentate e impermeabilizzate che non faranno più parte di sedi stradali, prediliga la schermatura degli edifici produttivi e agricoli di scarsa qualità, lasciando libere le visuali verso elementi morfologici o verso porzioni del mosaico territoriale più rilevanti; il progetto di inserimento paesaggistico studi soluzioni di dettaglio per le rotatorie con differenziazione dell'organizzazione interna e della riconoscibilità delle stesse in base agli ambiti paesaggistici attraversati e riduzione dell'impatto visivo attraverso opportune scelte cromatiche che non si discostino dalle cromie della strada stessa e del paesaggio circostante;

- con riferimento agli attraversamenti faunistici si osservino le seguenti indicazioni:
  - nel caso in cui l'attraversamento sia metallico, sia effettuato il ricoprimento della base con soletta di cemento con substrati naturali;
  - non siano previsti pozzetti che possono costituire trappole per la fauna;
  - siano evitate rampe di pendenza superiore a 30° e sia previsto un rivestimento ruvido, quale pavimentazione in pietra, al fine di facilitare l'entrata e l'uscita degli animali;
  - nel caso in cui il tombino preveda anche ordinariamente la circolazione d'acqua, si realizzi la base in modo che una parte del tombino stesso rimanga il più possibile asciutta;
  - per quanto riguarda le recinzioni perimetrali, siano disposte in forma d'imbuto in corrispondenza dell'ingresso, interrate di almeno 20 cm e schermate sul lato da cui proviene l'animale con una cortina di arbusti;
  - per quanto riguarda la vegetazione in prossimità dell'attraversamento, sia realizzato un impianto arbustivo da entrambi i lati dell'apertura e sia lasciato uno spazio privo di vegetazione in corrispondenza dell'entrata.
- con riferimento all'itinerario ciclabile individuato con l'elaborato B.3.15, si chiede di prevedere in sede di progettazione esecutiva la necessaria segnaletica e le indicazioni dei beni paesaggistici e culturali più prossimi all'itinerario individuato;
- sia verificata, in fase esecutiva, la possibilità di ridurre il rilevato in corrispondenza di *"Masseria Quarto Grande";*
- siano delimitati con muretti a secco prioritariamente i tratti tra successive rotatorie per le quali sia già prevista la ricostruzione di muretti a secco esistenti per una percentuale superiore al 20%, calcolata su ciascuno dei lati dell'infrastruttura; il ripristino e/o la costruzione in nuova sede dei muretti a secco, siano effettuati secondo le Linee Guida 4.4.4 del PPTR – "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia".

Con nota prot. n. 7595-P del 10.12.2021 la Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura ha espresso parere paesaggistico favorevole per le opere di progetto ribadendo le prescrizioni già espresse con note 19124-P del 15.10.2020 e 5915-P del 13.10.2021, che di seguito si riportano:

- *"sia applicato il Progetto di Mitigazione presentato nei contesti sottoposti a tutela ex PPTR (rif. Tavole PPTR: 5_Ambiti Paesaggistici, 6.1.1_Componenti geomorfologiche, 6.1.2_Componenti*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

idrologiche; 6.2.1_Componenti botanico-vegetazionali, 6.2.2_Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici; 6.3.1_Componenti culturali e insediative, 6.3.2_Componenti dei valori percettivi, Rete Tratturi Quadro di Assetto approvato) per una fascia di incidenza e percezione visiva pari a km. 1.

A tal riguardo si chiede, nelle more del procedimento in atto, una sintesi dettagliata delle opere civili che si andranno a realizzare e, in fase esecutiva del progetto, una comunicazione periodica con report e documentazione grafica e fotografica delle opere di smontaggio, rimontaggio dei muri a secco, del ripristino dei contesti afferenti all'edilizia rurale, della creazione di eventuali nuovi accessi alle masserie e comunque di quanto andrà a mutare, anche se con migliorie, l'attuale assetto paesaggistico tenendo come riferimento le "Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali" del PPTR (http://paesaggio.regione.puglia.it/PPTR_2013_07/4._Lo%20scenario%20strategico/4.4_Linee%20guida/4.4.6_Manufatti%20rurali.pdf)

- *in relazione al tratto di strada passante tra le masserie Pietrapendola e Monticchio, sia fornita la sezione stradale che analizza la percezione visiva reciproca tra la strada e gli edifici rurali; in conseguenza delle risultanze sia avviata con questa Soprintendenza una coprogettazione degli specifici interventi di mitigazione, da realizzare nel tratto di strada interessata da intervisibilità;*
- *l'esecuzione delle indagini archeologiche, da svolgere secondo le modalità indicate nell'elaborato B.4.7, sarà affidata ad archeologi in possesso di adeguata formazione e qualificazione nel campo della ricerca archeologica e di comprovata esperienza, ai sensi dell'art. 25 co. 2 del D. Lgs 50/2016 e del Titolo II Capo I del D.M. 154/2017) e per la manodopera, da ditta in possesso di qualificazione OS 25;*
- *qualora durante i lavori si evidenziassero strutture o stratigrafie di interesse archeologico, ai sensi degli artt. 28, 88, 90 e 175 del D. Lgs. 42/2004 i lavori dovranno essere sospesi informando prontamente questa Soprintendenza, che si riserva di richiedere adeguati approfondimenti di indagine, inclusi scavi in estensione, per stabilire natura ed entità del deposito archeologico; all'esito di tali approfondimenti la Scrivente potrà avviare i provvedimenti di tutela di competenza e richiedere modifiche al progetto originario per garantire la messa in sicurezza e la conservazione di quanto rinvenuto ai sensi della vigente normativa in materia di Beni Culturali;*
- *in caso di rinvenimenti, sarà inoltre necessario effettuare il rilievo georeferenziato delle strutture e delle stratigrafie evidenziate ad opera di un tecnico-rilevatore con esperienza nel campo archeologico;*
- *le analisi geofisiche previste dovranno essere effettuate da un geo-archeologo di comprovata esperienza o, in subordine, gli esiti delle stesse dovranno essere letti congiuntamente da un geologo e da un archeologo; nel caso si evidenziassero anomalie significative riconducibili a stratigrafie o strutture di interesse archeologico dovranno essere effettuati ulteriori saggi con funzione di campionatura dell'area da definire d'intesa con la Scrivente;*
- *gli archeologi incaricati, in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori negli eventuali diversi settori di intervento, che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza scrivente, avranno cura di redigere e consegnare entro 30 giorni dalla fine dei*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

lavori la documentazione cartacea, grafica e fotografica, secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che saranno fornite da questo Ufficio;

- *la data di inizio dei lavori, i nominativi degli archeologi incaricati e un cronoprogramma attendibile dei diversi interventi dovranno essere comunicati a questo Ufficio con congruo anticipo, in modo da consentire al personale competente per il territorio di effettuare i necessari sopralluoghi e indicare le modalità di controllo adeguate".*

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Il progetto, oggetto di Autorizzazione Paesaggistica **in deroga**, consiste nella realizzazione di una direttrice viaria principale nel tratto da Talsano ad Avetrana, attraversando i territori dei Comuni di Taranto, Leporano, Faggiano, Pulsano, Isola Amministrativa "C" di Taranto, Lizzano, Torricella, Maruggio, Manduria e Avetrana, con raccordo finale sulla S.P. n. 359 Avetrana-Nardò.

Più in particolare, **il progetto inizialmente proposto** prevede:

- una sezione stradale di tipo B1 in prosecuzione della Tangenziale Sud di Taranto fino allo svincolo di Talsano – San Donato, con adeguato tratto di raccordo alla viabilità di tipo C 1;
- una sezione stradale di tipo C1 da Talsano a Pulsano Est con la previsione di rotatorie in corrispondenza degli incroci con la viabilità esistenti; in affiancamento alla strada principale è stata prevista la realizzazione di controstrade;
- una sezione stradale di tipo C1 nel tratto da Pulsano Est a Monacizzo di larghezza complessiva pari a 10,50 m e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale, con la previsione di rotatorie in corrispondenza degli incroci con la viabilità esistente;
- sezione stradale di tipo C2 di larghezza complessiva pari a 9,50 m, delimitate da muri a secco in affiancamento alla sede stradale principale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale con la previsione di rotatorie in corrispondenza agli incroci con la viabilità esistenti, nel tratto da Monacizzo a fine progressive.

  Il 1° Tronco Talsano – Leporano - Pulsano Est ha origine al Km 8+013.96, in prosecuzione alla Tangenziale Sud di Taranto, presenta una sezione stradale iniziale di "Categoria B – Strade extraurbane principali" e larghezza di 22,00 m; dopo tale tronco iniziale la sezione della carreggiata stradale si riduce attraverso un raccordo dalla Cat. B alla categoria C1 – Strade extraurbane; tale sezione stradale ha larghezza di 10,50 m e prevede controstrade.
  E' previsto uno svincolo a piani sfalsati al Km. 8+200 per il collegamento a Talsano Corso Vittorio Emanuele (previsto nel tracciato della Tangenziale Sud di Taranto). Sono previste, inoltre, 7 rotatorie di svincolo con diametro esterno di 60,00 m.

  Il 2° Tronco Pulsano Est - Lizzano Est prevede una sezione stradale di categoria C1 – Strade extraurbane, di larghezza complessiva pari a 10,50 m e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale. Sono previste rotatorie, con diametro esterno di 40,00 m e rotatorie con diametro esterno di 25,00 m.

Il 3° Tronco Lizzano Est - Maruggio Est prevede una sezione stradale della carreggiata ridotta a 9,50 m, di categoria C2 – Strade extraurbane, e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ed una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale; il tracciato è in variante rispetto alla viabilità esistente dalla progr. Km. 34+580 alla rotatoria Maruggio Est e prevede 6 rotatorie di svincolo di cui con diametro esterno di 25,00 m ed una con diametro esterno di 40,00 m.
Dal Km. 37+000 al Km. 39+740 la livelletta di progetto è prevista, per quasi tutta l'estensione, in rilevato con altezza massima di ml. 4,80 per permettere l'inserimento di numerose opere idrauliche.

Il 4° Tronco Maruggio Est – svincolo Avetrana – Nardò prevede ancora la Sezione di categoria C2 – Strade extraurbane, di larghezza 9,50 m e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale. Nel tratto finale, tra la progr. Km 54+420 e il termine dei lavori, il tracciato è in variante rispetto all'attuale sede della SP 141 e segue il tracciato di una strada esistente fino all'incrocio con la SP 359 Avetrana – Nardò. Sono, inoltre, previste 6 rotatorie, oltre quella di raccordo con la SP 359.
Il proponente specifica che, in prossimità di San Pietro in Bevagna le opere previste nel tracciato in progetto tra la progr. 45 + 038,72 e la progr. Km 50 + 600,00 sono da realizzare nell'ambito del piano territoriale della Riserva Naturale Regionale del Litorale Tarantino Orientale. Per tale ragione, in attesa che sia approvato tale Piano di Gestione, saranno previste somme da destinare esclusivamente alla manutenzione ordinaria delle opere esistenti in tale tronco di strada.

L'intervento **inizialmente proposto** prevede, globalmente, un cavalcavia di 60,00 m costituito da 4 campate, 6 ponticelli scatolari, 2 ponti e diversi ponticelli scatolari per attraversamento faunistico con protezioni e inviti per l'attraversamento degli stessi da parte della fauna.

Con riferimento alle opere di mitigazione e a quelle tese ad ottenere un miglior inserimento paesaggistico dell'intervento, il proponente prevede:

- *"recupero a verde delle aree di cantiere (con previsione della loro restituzione all'uso pregresso laddove possibile) e dei reliquati particellari compresi tra la nuova infrastruttura e la viabilità interferita;*
- *interventi di inserimento paesaggistico - ambientale della nuova infrastruttura con previsione di filari, quinte arboree, macchie di vegetazione autoctona, ed altri interventi col verde diversificati intorno all'opera stessa. Allo scopo di garantire le maggiori probabilità di attecchimento, tutte le attività di piantagione, semina e trapianto verranno realizzati nei tempi e nei modi più coerenti con i caratteri autoecologici delle specie vegetali, con particolare riferimento ai periodi autunno - invernali per quelle arboree/arbustive e ai periodi primaverile - estivo per le erbacee.*
- *in funzione dell'interferenza con aree a uliveto, così come individuati nell'elaborato a corredo del progetto "Q.01 RelazioneTecnico agronomica", potranno prendersi accordi con i proprietari dei fondi interferiti e prevedere l'espianto degli ulivi secolari e di quelli tutelati dalla L. R. 4 giugno 2007, n. 14, per un loro successivo reimpianto in aree da prevedersi. Parte degli stessi tuttavia*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

potranno essere ripiantati nelle aree verdi all'interno delle rotatorie o degli svincoli, come da progetto. È infatti questa una scelta operata in quanto l'olivo costituisce l'elemento vegetazionale più diffuso e caratterizzante l'intero paesaggio pugliese. In tal modo le opere civili inserite, saranno congruenti con l'intorno;

- *in funzione della frammentazioni dei fondi e delle proprietà agricole si dovranno prevedere nelle successive fasi progettuali interventi di ricomposizione fondiaria in accordo con i proprietari dei fondi. La suddivisione delle proprietà in aree eccessivamente ridotte o intervallate da infrastrutture stradali o da frapposte proprietà provoca talvolta la perdita di produttività dell'azienda agricola che può essere ovviata tramite accordi tra le proprietà interessate dal passaggio dell'infrastruttura;*
- *lungo tutta l'infrastruttura, per evitare che la strada costituisca barriera agli spostamenti della fauna, è previsto di rendere permeabili i tratti in rilevato utilizzando gli elementi inseriti per la permeabilità idraulica come sottopassi faunistici. Intorno ai loro imbocchi, da entrambi i lati si inseriranno arbusti di richiamo."*

[...]

- *"recupero di tutte le aree di cantiere riportandole in primis al loro stato originario (ove possibile) e trasformando le stesse, in macchie naturalistiche, attraverso l'utilizzo di specie autoctone sia di tipo arbustivo che arboreo;*
- *sistemazione delle aree in prossimità degli svincoli e delle rotatorie di progetto, attraverso una progettazione di un sistema botanico/vegetazionale locale prevalentemente del tipo "tappezzanti" dal portamento basso (max 50 cm) e compatto;*
- *reperimento della copertura botanico/vegetazionale presso vivai in loco, in modo da utilizzare specie già acclimatate ed il cui attecchimento sarà ancor più garantito; per gli interventi "al margine" della direttrice viaria, si dovrà tener conto delle caratteristiche peculiari del luogo e dei materiali autoctoni, attraverso la realizzazione di muretti di contenimento "a secco", arredi vegetali, ecc."*

[...]

- *"in merito alla presenza dei muretti a secco, sarà privilegiato ovunque possibile il mantenimento e ripristino di quelli esistenti. Ove sia necessario il loro smantellamento si prevede la loro ricostruzione con il materiale precedentemente recuperato, mentre i nuovi muretti, previsti in progetto, saranno eseguiti con materiali, tecniche e caratteri salienti analoghi a quelli dei muretti esistenti, eventualmente recuperando il materiale rinveniente da muri che non sarà possibile mantenere. [...] La lunghezza complessiva dei muretti da smantellare e ricostruire, comprensivo di quelli presenti sui due lati della strada, è pari a circa 7.500 m".*

Il proponente specifica, infine, che *"nella presente proposta progettuale, non è inserita la previsione di pista ciclabile, come previsto dalla Regione Puglia con la nota prot. n° 148/472 del 1 febbraio 2013" [...] Si ritiene di evadere la richiesta della Regione con la proposta di ciclovia sulla attuale litoranea". [...]* Si ribadisce che la previsione della ciclovia non rientra nella presente proposta progettuale, mirata alla sola realizzazione della "Litoranea interna".

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR

Considerato che con DGR n. 176 del 16.02.2015 è stato approvato il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR), pubblicato sul BURP n. 40 del 23.03.2015, dall'analisi delle tavole tematiche si rappresenta quanto segue.

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR si rileva che gli interventi interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato.

Struttura idro-geo-morfologica

- *Beni paesaggistici:* i tracciati di progetto, per circa 300 ml, sono interessati da ***"Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"***, e precisamente dal ***"Canale Ostone"***, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* i tracciati di intervento interferiscono, per circa 1600 ml, con tratti del ***"Reticolo idrografico di connessione della R.E.R"***, ed in particolare con tratti di ***"Canali presso Palude Mascia"***, ***"Lama presso Masseria del Marchese"***, ***"Bocca di Boraco"***, ***"Canale S. Nicola"****, ***"Canale di S. Martino"***, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 47 delle NTA del PPTR; inoltre, i tracciati interferiscono, per circa 180 ml, con ***"Lame e gravine"***, ed in particolare con ***"Canale Loc. Cisaniello"***, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR; nel tratto terminale, in territorio di Avetrana, i tracciati interferiscono con ***"Grotte"***, ed in particolare con ***"Grotta del Sale"*** e con ***"Grotta dei Salti"***, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 55 delle NTA del PPTR; infine, in territorio di Manduria, l'intervento***** lambisce ***"Aree soggette a vincolo idrogeologico"***, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 43 e dalle direttive di cui all'art. 44 delle NTA del PPTR.

Struttura ecosistemica e ambientale

- *Beni paesaggistici:* il tracciato di progetto interessa***** ***"Parchi e riserve"***, ed in particolare la ***"Riserva Naturale Regionale Orientata - Riserva del Litorale Tarantino Orientale"*** disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR; inoltre, l'intervento intercetta piccoli lembi di ***"Boschi"***, in territorio di Manduria, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle prescrizioni di cui all'art. 62 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* i tracciati di intervento sono interessati da "***Aree di rispetto dei boschi"*** disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; nel tratto iniziale, il tracciato lambisce un' ***"Area Umida"***, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 65 delle NTA del PPTR; inoltre, i tracciati interferiscono con ***"Prati e pascoli naturali"***, nonché con ***"Formazioni arbustive in evoluzione naturale"***, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle

misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 66 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; gli interventi sono prossimi a ***"Siti di rilevanza naturalistica"***, ed in particolare alle ZSC ***"Mar Piccolo"*** e ***"Torre Colimena"***, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 73 delle NTA del PPTR; infine, gli interventi ricadono in ***"Aree di rispetto dei Parchi e delle riserve regionali"***, ed in particolare nell' ***"Area di rispetto del PNR Mar Piccolo"***, nonché nell' ***"Area di rispetto della Riserva Naturale Regionale Orientata - Riserva del Litorale Tarantino Orientale"****, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 72 delle NTA del PPTR contrastando con le stesse, laddove prevedono la trasformazione/rimozione di vegetazione naturale;

Struttura antropica e storico - culturale

- *Beni paesaggistici:* i tracciati di intervento interferiscono con una ***"Zona di interesse archeologico"***, vincolo indiretto di cui al Decreto 05.02.2003, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle prescrizioni di cui all'art. 80 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* i tracciati di intervento interessano ***"Aree di rispetto delle componenti culturali ed insediative"***, ed in particolare l'area di rispetto di ***"Masseria Pietrapendola"***, ***"Masseria della Marina"****, ***"Masseria Quarto Grande"***, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; inoltre, il tracciato intercetta una ***"Strada a Valenza Paesaggistica"***, la ***"SP 111 TA"*** disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 86, dalle direttive di cui all'art. 87 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

****interferenza ricadente nel tratto interessato esclusivamente da manutenzione ordinaria***

Si segnala l'interferenza del tracciato con l'Habitat 6220 *Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea,* come cartografati con DGR 2442 del 21.12.2018 – *"Rete Natura 2000. Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella regione Puglia",* a Sud dell'abitato di Maruggio. Lo stesso Habitat 6220 è lambito in territorio di Manduria, sia in area oggetto di sola manutenzione ordinaria, che in area oggetto di lavorazioni.

L'intervento, così come proposto, risulta dunque in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46, 62, 63, 66, 72, 80, 82 delle NTA del PPTR, in quanto inammissibili:

- *Art. 46 co. 2 lett. a9) – realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;*
- *Artt. 62 e 63 co. 2 lett. a1) – trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva;*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- *Art. 66 co. 2 lett. a1) – rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agro-silvopastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;*
- *Art. 72 co. 2 lett. a4) – rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;*
- *Art. 80 co. 2 lett. a10) – costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto);*
- *Art. 82 co. 2 lett. a8) – costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).*

VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

Con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, le NTA del PPTR prevedono che: *"Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali."*

Con riferimento all'**esistenza di alternative localizzative e/o progettuali** il proponente, con il quadro di riferimento progettuale, ha ripercorso il procedimento già esperito su analogo progetto e conclusosi con la non compatibilità ambientale dell'opera nel 2014. Ha evidenziato, pertanto, le alternative relative alla non realizzazione dell'opera (opzione zero), al progetto definitivo consegnato a Giugno 2011 con relativo Studio di Impatto Ambientale, al progetto modificato ed integrato a seguito delle richieste della Regione Puglia (Novembre 2012) e al progetto definitivo in oggetto.

Con riferimento all'opzione zero il proponente afferma che *"la situazione stradale attuale si fonda essenzialmente su un reticolo di arterie provinciali , sulla strada litoranea (S.P. n° 122) attualmente congestionata (specie nel periodo estivo) e priva di condizioni di sicurezza, sulla strada statale SS n° 7 ter posta mediamente a circa 15 Km di distanza dalla citata litoranea, anch'essa congestionata; verso tale strada statale convergono flussi di traffico provenienti dalle strade provinciali che collegano paesi come Talsano, Pulsano, Faggiano, Lizzano, Torricella, Maruggio ed Avetrana, attraverso percorsi a volte tortuosi con inaccettabili tempi di percorrenza specie nel periodo estivo."*
[...]
"si registra che nel periodo estivo esiste un maggiore carico della rete che interessa tutte le strade provinciali ed in particolare la S.P. n° 122. Emerge anche un sostanziale incremento di traffico tra periodo invernale ed il periodo estivo sulle traverse di collegamento tra la litoranea e la SS 7 ter sostanziando che tali direttrici (strade provinciali) risultano di fondamentale importanza anche per l'accesso alle funzioni balneari localizzate nell'ambito di riferimento.
Ancor più evidente appare la non perfetta funzionalità della rete stradale attuale se si considera uno scenario definito "di riferimento" caratterizzato da un aumento della domanda di traffico sostanzialmente dovuto ai seguenti motivi: incremento fisiologico nel periodo invernale di una quantità pari al 10% complessivo nel periodo di valutazione, pari a 30 anni, e incremento di domanda del 20%

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

complessivo nel periodo estivo. Nel periodo invernale equivarrebbe ad un incremento annuo dello 0,32% mentre nel periodo estivo l'incremento annuo si attesterebbe su valori pari a 0,6% circa."

Con riferimento al Progetto definitivo consegnato alla Regione Puglia il 21 Giugno 2011 il proponente afferma che *"il tracciato risultante nasceva a seguito di lunghi iter di concertazione tra gli enti territoriali competenti e il progettista e si era giunti alla risoluzione della maggior parte delle interferenze. Le scelte progettuali definite dal progetto definitivo rispetto a quelle delle altre progettualità alternative erano state largamente condivise nel corso di incontri e successive conferenze dei servizi. Il tracciato assolveva alle esigenze dettate dall' Autorità di Bacino di minimizzazione dell' impatto con previsione di bassi rilevati ed un maggiore adeguamento alla morfologia del territorio. Si giunse così ad una soluzione che valorizzasse le motivazioni dell'opera mantenendo ferma la volontà di valorizzare l'area orientale della Provincia di Taranto, con attenzione al turismo ed alle economie ad esso legate. In quest'ottica gran parte della viabilità secondaria presente nelle vecchie progettualità è stata abbandonata a favore di un uso più "naturale" delle vecchie strade asfaltate e sterrate già presenti, considerando queste ultime come valore aggiunto del paesaggio di questo territorio."*

Il Comitato VIA ha fornto indicazioni progettuali richiedendo:

- una riconfigurazione del tracciato viario che "sfruttasse", su tutta la sua estensione, la viabilità esistente;
- una riduzione dell'ingombro della sede stradale e la realizzazione di uno studio che consentisse l'eliminazione delle previste contro strade laterali;
- una riduzione dell'ingombro degli svincoli;
- la sostituzione dello svincolo con intersezioni a livelli sfalsati della Masseria La Marina in agro di Manduria, con una semplice intersezione a raso con rotatoria;
- il contenimento del numero delle rotatorie complessivamente previste lungo il tracciato e lungo le bretelle.

Con riferimento al progetto modificato ed integrato a seguito delle richieste della Regione Puglia (Novembre 2012), il proponente afferma che *"tali incontri portarono ad una rimodulazione del tracciato viario con la conseguente modifica della Proposta del Progetto Definitivo portata all'attenzione del Comitato, che prevedeva una struttura viaria caratterizzata da una sede stradale asservita alla mobilità principale affiancata da contro strade laterali utili a garantire l'accesso poderale e la delocalizzazione dei traffici minori/deboli. I dati sopracitati portarono alla definizione di una Proposta Progettuale che sfruttasse su tutta la sua estensione, ove possibile, la viabilità esistente, asservita alla mobilità principale e di una viabilità minore ad alta integrazione paesaggistica, ricavata quasi sempre da percorsi esistenti e svincolata dalle limitazioni dimensionali obbligate dalla normativa di riferimento per le costruzioni stradali. Tale viabilità risultò progettata per garantire l'accesso ai fondi agricoli e permettere una mobilità lenta e ciclabile, su un percorso comprendente l'intero arco orientale della provincia di Taranto caratterizzato da una forte valenza paesaggistica e identitaria del patrimonio culturale pugliese."*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Nell'ambito delle interlocuzioni condotte all'interno del presente procedimento finalizzato al rilascio del Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale per il Progetto della *"Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana"* – ID VIA 501, la scrivente Sezione ha riconosciuto un generale minore impatto paesaggistico rispetto alle proposte di cui al procedimento già esperito, ma anche evidenziato ancora delle criticità, richiedendo degli approfondimenti specifici.

1 - Svincolo Talsano – San Donato

"In particolare, il primo specifico approfondimento riguarda la verifica della necessità dello svincolo Talsano – San Donato, per il collegamento alla Tangenziale Sud di Taranto, con cavalcavia di 60,00 m, o se, di concerto con il Comune di Taranto, sia possibile una modifica del nodo in oggetto, con introduzione di una rotatoria di svincolo. Le aree umide residuali che sorgono intorno al Mar Piccolo rappresentano importanti isole di naturalità all'interno delle zone fortemente antropizzate intorno a Taranto; uno degli obiettivi della Figura territoriale "L'anfiteatro e la piana tarantina" è la salvaguardia delle aree umide residuali come elementi di alto valore ecologico all'interno delle aree periurbane. L'ultimo tratto della Tangenziale Sud di Taranto non è, ad oggi, realizzato e tale nodo è prossimo all'area del "Parco Naturale Regionale Mar Piccolo", di recentissima istituzione (L.R. 30/2020), che ha riconosciuto l'alta valenza ecologica e paesaggistica del sito, già individuato come ZSC. In caso di impossibilità a pervenire ad una soluzione che escluda l'intersezione a livelli sfalsati, occorre che il proponente trasmetta delle fotosimulazioni dalla SP 104 e dalla SP 106 verso l'intersezione, che traguardino l'area protetta, nonchè la serra Belvedere, in modo da valutarne l'inserimento paesaggistico."

Il proponente ha accolto la richiesta di escludere l'intersezione a livelli sfalsati, sostituendo la stessa con una rotatoria a raso, avente diametro di 60 m.

2 – Tratti di nuova realizzazione, con particolare riferimento al tratto tra la rotatoria di svincolo per Pulsano e la rotatoria di svincolo Marina di Pulsano Est e al tratto che circuita Maruggio

"Per quanto riguarda i tratti di nuova realizzazione, non in adeguamento di strade esistenti, occorre prevenire i rischi da espansione urbana che comporta consumo di suolo indotto e conseguentemente distruzione di paesaggi tradizionali presenti oggi solo in forma residuale. I tratti di nuova realizzazione individuano un nuovo limite urbano che produce effetti sul rapporto tra città, campagna periurbana (il "ristretto") e campagna. Occorre, pertanto, attuare misure di contenimento e prevenzione dell'espansione urbana e della dispersione insediativa, trainata da fenomeni di edificazione lineare lungo le infrastrutture. Accanto a ciò, occorre tutelare il sistema agro-ambientale, con la salvaguardia dell'integrità dei mosaici arborati e dei pascoli rocciosi e degli elementi di naturalità. Si fa riferimento, in particolare al tratto tra la rotatoria di svincolo per Pulsano e la rotatoria di svincolo Marina di Pulsano Est ed al tratto che circuita Maruggio. Si chiede di verificare la possibilità di modifica del tracciato tra la rotatoria di svincolo per Pulsano e la rotatoria di svincolo Marina di Pulsano Est, in modo da evitare l'interferenza con l'area di rispetto della Masseria Pietrapendola e con prati e pascoli naturali, nonché in modo da ridurre il sistema urbano - infrastruttura; in caso di impossibilità tecnica di modifica del tracciato, sia verificata la necessità delle controstrade nel tratto tra la rotatoria di svincolo Pulsano – Lizzano e la rotatoria di svincolo Marina di Pulsano Est, al fine di limitare l'impegno territoriale in area caratterizzata da prati e pascoli naturali. Similmente, si chiede di verificare la possibilità di modifica del tracciato a Sud di Maruggio, al fine di impegnare la minima superficie possibile dei prati e pascoli naturali, nonché dell'habitat 6220, evitando la frammentazione dell'area."

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Il proponente ha scelto di eliminare le controstrade lungo tutta l'infrastruttura; tale scelta consente una effettiva riduzione del consumo di suolo e degli impatti paesaggistici, nonchè una maggiore integrazione dell'infrastruttura stessa nel paesaggio attraversato. Difatti, tale modifica progettuale, oltre a ridurre gli impatti sugli elementi specifici del paesaggio oggetto di tutela interferiti, permette un minore impegno territoriale e minori modifiche ai caratteri strutturanti degli ambiti.
Con riferimento alla ricerca di massima riduzione dei rischi da espansione urbana, che comporta consumo di suolo indotto e conseguentemente distruzione di paesaggi tradizionali presenti oggi solo in forma residuale, si rileva che tale obiettivo può essere in primo luogo raggiunto mediante la riduzione del sistema urbano – infrastruttura, avvicinando il più possibile l'infrastruttura all'edificazione più compatta, in secondo luogo riducendo l'estensione delle viabilità di servizio. Con nota prot. n. AOO_145_5621 del 23.06.2021 la scrivente Sezione ha chiesto al proponente di verificare la fattibilità della riduzione del sistema urbano – infrastruttura, nei tratti di nuova realizzazione, con particolare riferimento al tratto tra la rotatoria di svincolo per Pulsano e la rotatoria di svincolo Marina di Pulsano Est e al tratto che circuita Maruggio, proponendo eventuali stralci di tracciato ritenuti più sostenibili dal punto di vista paesaggistico.
Il proponente ha trasmesso le proprie controdeduzioni all'interno dell'elaborato *R.C.01 – Relazione di Controdeduzioni.*
In particolare, per il tratto tra la rotatoria di svincolo per Pulsano e la rotatoria di svincolo Marina di Pulsano Est il proponente afferma che:

- *"L'alternativa progettuale, in termini di sicurezza stradale non garantisce lo stesso livello di sicurezza cui al progetto definitivo del 26 aprile u.s.. In particolare lo stesso standard lo si raggiungerebbe attraverso la realizzazione di due rotatorie, con il conseguente aumento di consumo del suolo, in contrasto quanto indicato nel parere VIA del 2014 che chiede di utilizzare il più possibile la viabilità esistente. Inoltre si evidenzia che l'orografia del terreno porterebbe a riconsiderare lo studio idraulico già oggetto di parere favorevole da parte dell'AdB (si rimanda all'allegato All. n2 - Tracciato rotatoria svincolo per Pulsano e rotatoria di svincolo Pulsano Est).*
- *In alcuni tratti l'alternativa proposta dalla Sezione non è conforme alle caratteristiche tecniche e geometriche per una corretta progettazione stradale, in particolare in termini di pendenza, raggi di curvatura ai fini della percezione delle curve, per la presenza di un numero elevato di rotatorie consecutive in brevi tratti stradali;*
- *Il comune di Pulsano inoltre ha già approvato la variante allo strumento urbanistico prevedendo la soluzione del tracciato individuata dal proponente, che pertanto e da considerarsi di fatto coerente e non in contrasto con la pianificazione locale comunale come per altro riportato nell'elaborato "M.01.03.02.02" e quindi ha valutato positivamente l'intersezione sistema urbano-infrastruttura."*

Per il tratto che circuita Maruggio il proponente afferma che:

- *"Il tracciato come individuato dal proponente risulta essere quello che minimizza l'intersezione con l'Habitat 6220 oltre a ridurre le interferenze con le aree boscate e che contemporaneamente tiene conto delle caratteriste geomorfologiche del territorio e dei criteri progettuali costituenti gli*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

elementi fondamentali di sicurezza della circolazione, impatto ambientale, costi, tra cui il riscontro di alcuni standard geometrici. In oltre, come meglio specificato nell'elaborato "M.03.05 Progetto di Mitigazione e compensazione", si prevede come misura di compensazione quella di destinare una superficie doppia rispetto a quella sottratta all'Habitat 6220, ovvero destinare una superficie pari a 6.000 m2 al reimpianto delle specie costituenti l'Habitat 6220 da individuarsi nelle vicinanze dello stesso. Il progetto e dettagliato negli elaborati "M.03.05 -Progetto di Mitigazione e compensazione" e M.05.05 "Planimetria progetto di compensazione".

- *Il tracciato come individuato dal proponente risulta essere quello che minimizza l'intersezione con le aree perimetrate nel PAI come aree di Pericolosità Idraulica e per le quali è già stato espresso parere favorevole da parte dell'Autorità di Bacino. Si fa notare infatti che il tracciato proposto dal Servizio Osservatorio e Panificazione Paesaggistica, considerando il tratto che insiste dalla rotatoria, interferisce per circa 700 m con le aree perimetrate nel PAI come aree di Pericolosità Idraulica , di cui 400 in Alta pericolosità, rispetto ai soli 170 m interferenti del tracciato individuato dal proponente. (si rimanda all'allegato All.n.3 - Tracciato circonvallazione sud di Maruggio)*
- *Inserimento di una nuova rotatoria che non modifica di fatto il numero totale di rotatorie in quel tratto di strada"*

Per il tratto di adeguamento della strada tra "Rotatoria di svincolo Monacizzo Est Torre Ovo" e "Rotatoria di svincolo Maruggio Ovest" il proponente afferma che:

- *"Il tracciato proposto dal Servizio Osservatorio e Panificazione Paesaggistica , come si evince chiaramente nell'allegato All.n.4, risulta non adeguabile in sede in due punti, cosi come l'ultimo tratto di collegamento tra la SP131, tra Monacizzo e Maruggio e la Rotatoria di svincolo Maruggio Ovest della lunghezza di circa 1,3 km risulta di nuova realizzazione, comunque in contrasto con quanto indicato nel parere VIA del 2014 che chiede di utilizzare il più possibile la viabilità esistente - (si rimanda all'allegato All.n.4 - Tracciato Rotatoria di svincolo Monacizzo Est Torre Ovo e Rotatoria di svincolo Maruggio Ovest)*
- *La scelta progettuale alla base delle valutazioni ha visto la ricerca di tracciati il più possibile lontani dalla costa*
- *Il tratto individuato dal Servizio Osservatorio e Panificazione Paesaggistica interessa aree perimetrate nel PAI come aree di Pericolosità Idraulica per un tratto di 350 m;*
- *Il tratto di viabilità proposto dal Servizio Osservatorio e Panificazione Paesaggistica*
- *interessa un tratto di viabilità esistente da adeguare, in corrispondenza dell'UCP – Reticolo idrografico di connessione alla R.E.R. caratterizzato da curve e controcurve e variazione repentina di pendenza che necessita una modifica del tracciato per garantire gli standard di sicurezza e gli standard geometrici relativi alle distanze di visibilita, raggi di curvatura, pendenze massime per rispondere ad una corretta progettazione stradale. (si rimanda all'allegato All.n.4 - Tracciato Rotatoria di svincolo Monacizzo Est Torre Ovo e Rotatoria di svincolo Maruggio Ovest);*
- *Il tracciato, per come progettato e stato inserito nel D.P.P. del comune di Maruggio*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- *approvato in con atto deliberativo di Giunta Comunale n. 229 del 09/11/2018 e riportato nell'elaborato del D.P.P. QI_1.3 - Armatura infrastrutturale il cui stralcio viene di seguito riportato;"*

3) Tratto successivo a quello inizialmente proposto di sola manutenzione ordinaria

"Sia verificata l'interferenza del tracciato in ampliamento nel tratto immediatamente successivo a quello di sola manutenzione ordinaria con i prati e pascoli naturali, nonché con l'habitat 6220; in caso di necessaria interferenza, si valuti la possibilità della prosecuzione del tratto interessato dalla sola manutenzione ordinaria per 1,5 km ulteriori."

Il proponente ha accolto la richiesta di prosecuzione in manutenzione ordinaria per 1,5 km ulteriori.

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente sull'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali.
Si rileva, comunque, che non esistono alternative progettuali che possano condurre all'ammissibilità dell'opera secondo il sistema delle tutele di cui ai Capi II, III e IV del Titolo VI - Disciplina dei Beni Paesaggistici e degli Ulteriori Contesti, delle NTA del PPTR in relazione alle interferenze con *"Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"*, e precisamente con *"Canale Ostone"*, nonché con le "*Aree di rispetto dei boschi" e la "Zona di interesse archeologico"*, vincolo indiretto di cui al Decreto 05.02.2003. Quanto alle interferenze con i *"Prati e pascoli naturali"* a Sud di Maruggio l'analisi localizzativa non consente di individuare alternative tecnicamente ammissibili che non comportino la rimozione della vegetazione naturale, considerando anche quanto già verificato sull'analogo progetto conclusosi con la non compatibilità ambientale dell'opera nel 2014.

Con riferimento alla **compatibilità con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37** si rappresenta quanto segue. Per quanto attiene alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che il tracciato d'intervento interessa gli ambiti paesaggistici "Arco Ionico Tarantino" e "Tavoliere Salentino" e le relative figure territoriali "L'anfiteatro e la piana tarantina" e "Le Murge Tarantine".

L'arco Ionico Tarantino è caratterizzato dalla particolare conformazione orografica con successione di gradini e terrazzi con cui l'altopiano murgiano degrada verso il mare disegnando una specie di anfiteatro naturale; presenta una continua successione di superfici pianeggianti, variamente estese e digradanti verso il mare, raccordate da gradini con dislivelli diversi. Nei pressi della città di Taranto, in diretta prossimità del tratto iniziale dell'intervento infrastrutturale, si evidenzia la presenza di piccole zone umide come la Riserva Naturale Orientata Regionale "Palude La Vela" e l'area di Salina Grande. Il riconoscimento di valori paesaggistici intrinseci ha determinato l'istituzione di numerose forme di tutela relative alla conservazione della biodiversità, quali la Riserva Naturale Orientata Regionale "Palude La Vela", la ZSC "Mar Piccolo" e recentemente, il "Parco Naturale Regionale Mar Piccolo", istituito con Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30, Pubblicata sul BURP n. 132 del 21.09.2020.

Si tratta di aree ad alto valore naturalistico, talvolta proprio in ragione dello stato di abbandono, aree che rappresentano un grande potenziale in vista dello sviluppo di strategie progettuali tese a migliorare la qualità urbana, ambientale e paesaggistica dei luoghi e che presentano anche valore storico-testimoniale.
La grande varietà geomorfologica dell'ambito si riflette in una complessa articolazione di paesaggi rurali, caratterizzato da un sistema di masserie a maglie molto larghe, immerso all'interno di una matrice agricola a vigneto, associato localmente al seminativo e intervallato unicamente dai centri urbani e dal relativo mosaico perturbano, con l'entroterra del litorale a Est di Taranto che ha subìto la pervasività della dispersione insediativa costiera.
Quanto alle componenti percettive, l'arco ionico tarantino, per la spettacolarità e singolarità della sua conformazione morfologica, rappresenta uno dei grandi orizzonti regionali. In particolare, l'area di intervento è in rapporto con i rilievi aventi pareti con pendenze molto accentuate che si staccano nettamente dal paesaggio circostante, dominando il panorama del Golfo di Taranto, la vallata che si estende tra Grottaglie e San Giorgio Ionico e l'estesa pianura fino a Pulsano e Leporano. Il PPTR, difatti, individua tra i punti panoramici potenziali il belvedere dei centri storici sulla serra Belvedere (San Giorgio Ionico, Roccaforzata, Faggiano e San Crispieri).

Il tavoliere salentino è caratterizzato da un vasto bassopiano piano-collinare, a forma di arco, che si sviluppa a cavallo della provincia Tarantina orientale e la provincia Leccese settentrionale. In un ambito a forte vocazione turistica per la presenza di significative porzioni di fascia costiera la pressione residenziale turistico/ricettiva appare una delle maggiori criticità, sia per la trasformazione delle aree naturali sia per la pressione sugli ecosistemi in generale e sulla conservazione dei valori paesaggistici. Inoltre, grandi criticità sono legate all'ambito insediativo e alla salvaguardia dei caratteri originari, produttivi e paesaggistici, del paesaggio agrario, in particolare del vigneto. L'infrastrutturazione viaria, anche nei tracciati proposti, incide su aspetti insediativi, crescita delle periferie, intensificazione del carico insediativo, e contribuisce alla progressiva rottura del peculiare rapporto tra insediamento e campagna.
Quanto alle componenti percettive, in assenza di riferimenti morfologici di rilievo, le relazioni visuali sono date da elementi antropici quali campanili, cupole e torri che spiccano al di sopra degli olivi o ai confini di leggere depressioni. Il paesaggio percepito dalla fitta rete stradale è caratterizzato da un mosaico di vigneti, oliveti, seminativo, colture orticole e pascolo; esso varia al variare della coltura prevalente, all'infittirsi delle trame agrarie e al densificarsi dei segni antropici storici. Tra i punti panoramici potenziali, l'ambito attraversato individua il sistema delle torri costiere che rappresentano dei belvedere da cui è possibile godere di panorami o scorci caratteristici della costa, nonchè il sistema costituito dalle relazioni tra le torri di difesa costiera e i castelli o masserie fortificate dell'entroterra.

- A.1 Struttura e componenti Idro-Geo-Morfologiche:
  Il proponente afferma che *"tutti gli attraversamenti previsti su di corsi d'acqua e canali di bonifica sono situati nei tratti in cui la strada di progetto e eseguita mediante adeguamento di tracciati preesisitenti, portati a sezione stradale C1 o C2. L'incremento del sedime rispetto a quello attualmente impegnato sarà pertanto limitato a pochi metri, evitando così l'artificializzazione del*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

corso d'acqua. Le opere di attraversamento (ponti e ponticelli) prevedono una sezione disponibile per il corso d'acqua ben maggiore di quella disponibile con le strutture ora esistenti, garantendo la continuità idraulica e liberando aree per il deflusso delle acque."

Inoltre, il proponente ha condotto approfondimenti dimostrando la compatibilità degli interventi con le due grotte interessate dai tracciati, "*Grotta del Sale" e "Grotta dei Salti".*

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla compatibilità dell'intervento con la struttura e le componenti Idro-geo-morfologiche.

- A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali:
  Il proponente afferma che "*il progetto prevede il riutilizzo di tracciati stradali esistenti per la maggior parte del percorso ed il ricorso a sezioni stradali minori (C1 e C2), riducendo di conseguenza il consumo di suolo per la realizzazione dell'infrastruttura in oggetto."*
  […]
  "Il progetto non prevede la compromissione di lembi di naturalità costituiti da boschi, cespuglietti e arbusteti. I lati del tracciato stradale saranno delimitati, laddove le vigenti normative stradali non impongano altre soluzioni, da muretti a secco; in relazione a questi ultimi sarà privilegiato ovunque possibile il mantenimento e ripristino di quelli esistenti mentre i nuovi muretti saranno eseguiti con materiali, tecniche e caratteri salienti analoghi a quelli dei muretti esistenti, eventualmente recuperando il materiale rinveniente da muri che non sarà possibile mantenere.
  Sulle scarpate che delimitano i rilevati saranno piantumate essenze arbustive coerenti (per esempio cisti, lentischi, olivastri) e favorita la formazione di vegetazione erbacea ed arbustiva spontanea. Per la copertura vegetale dei muri verdi di contenimento saranno preferite specie erbacee e micro arbusti compatibili con la flora locale."
  […]
  Nell'ambito paesaggistico 10/Tavoliere il tronco stradale in progetto e eseguito prevalentemente riutilizzando tracciati stradali già esistenti; non si ritiene di conseguenza possa aggravare la frammentazione degli habitat naturali.
  Il tronco in progetto, inoltre, non interessa direttamente aree a macchia mentre coinvolge solo marginalmente aree a pascolo (lungo strade esistenti); non si ritiene
  compromessa la salvaguardia del sistema dei pascoli e delle macchie.

  Con specifico riferimento alle interferenze con i *"Prati e pascoli naturali"*, nonché con l'habitat 6220* *Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea,* come cartografati con DGR 2442 del 21.12.2018 – *"Rete Natura 2000. Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella regione Puglia",* il proponente con l'elaborato *M.05.05 – Individuazione aree di compensazione* ha individuato un'area, di superficie doppia rispetto a quella interferita, proponendo, inoltre, la realizzazione di sottopassi faunistici.
  Con l'elaborato M.03.05 – Progetto di mitigazione e compensazione ambientale il proponente ha precisato la modalità di realizzazione delle scarpate e dei muri verdi, delle cortine vegetazionali

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

nei punti critici a livello paesaggistico, le modalità di realizzazione/ricostruzione dei muretti a secco, le opere di mitigazione e compensazione.
In particolare, il proponente prevede degli incrementi vegetazionali nelle aree a ridosso degli svincoli stradali e sistemazioni naturalistiche con inserimento di fasce arboree, gruppi arbustivi e impianto di gruppi arboreo arbustivi, prevedendo l'impianto di alberi di ulivo espiantati. Il proponente ha, inoltre, previsto la dismissione ed il recupero ambientale dei relitti e delle aree stradali attualmente pavimentate e impermeabilizzate che, per effetto della modifica dei raggi di curvatura non faranno più parte di sedi stradali.

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla generale compatibilità dell'intervento con la struttura e le componenti Ecosistemiche e ambientali.
Al fine di non pregiudicare la qualità ambientale del territorio, si prescrive la salvaguardia di tutte le essenze arboree presenti, il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza delle opere in progetto; siano, inoltre, evitate trasformazioni e rimozioni della vegetazione arborea ed arbustiva in aree esterne a quelle di intervento, durante le fasi di realizzazione delle opere, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere; inoltre, in fase di cantiere, al fine di evitare impatti diretti e/o indiretti sul contesto paesaggistico esistente e sulle sue componenti dovrà essere garantito:

- **il corretto scorrimento e smaltimento delle acque meteoriche superficiali per non compromettere la consistenza del suolo;**
- **la limitazione dei movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) per non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento;**
- **l'allontanamento e il deposito dei materiali di risulta rivenienti dalle operazioni di scavo nelle pubbliche discariche;**
- **al termine dei lavori, lo smantellamento delle opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc...) e il ripristino dello stato dei luoghi, al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.**

Infine, sia redatto, a corredo del progetto esecutivo, un progetto di inserimento paesaggistico, che preveda l'introduzione di specie arboree ed arbustive autoctone, prioritariamente individuate tra quelle espiantate per la realizzazione dell'opera, anche aggiornando quanto previsto nell'elaborato *M.03.05 – Progetto di mitigazione e compensazione ambientale,* che includa i margini, i relitti e le aree stradali attualmente pavimentate e impermeabilizzate che non faranno più parte di sedi stradali, prediliga la schermatura degli edifici produttivi e agricoli di scarsa qualità, lasciando libere le visuali verso elementi morfologici o verso porzioni del mosaico territoriale più rilevanti. Il progetto di inserimento paesaggistico studi soluzioni di dettaglio per le rotatorie con differenziazione dell'organizzazione interna e della riconoscibilità delle stesse in base agli ambiti paesaggistici attraversati e riduzione dell'impatto visivo attraverso opportune scelte cromatiche che non si discostino dalle cromie della strada stessa e del paesaggio circostante.

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Con riferimento agli attraversamenti faunistici si osservino le seguenti indicazioni:

- **nel caso in cui l'attraversamento sia metallico, sia effettuato il ricoprimento della base con soletta di cemento con substrati naturali;**
- **non siano previsti pozzetti che possono costituire trappole per la fauna;**
- **siano evitate rampe di pendenza superiore a 30° e sia previsto un rivestimento ruvido, quale pavimentazione in pietra, al fine di facilitare l'entrata e l'uscita degli animali;**
- **nel caso in cui il tombino preveda anche ordinariamente la circolazione d'acqua, si realizzi la base in modo che una parte del tombino stesso rimanga il più possibile asciutta;**
- **per quanto riguarda le recinzioni perimetrali, siano disposte in forma d'imbuto in corrispondenza dell'ingresso, interrate di almeno 20 cm e schermate sul lato da cui proviene l'animale con una cortina di arbusti;**
- **per quanto riguarda la vegetazione in prossimità dell'attraversamento, sia realizzato un impianto arbustivo da entrambi i lati dell'apertura e sia lasciato uno spazio privo di vegetazione in corrispondenza dell'entrata.**

- A3 Struttura e componenti antropico e storico-culturali:
  Il proponente afferma che *"Il progetto non comporta interazioni con manufatti tradizionali di edilizia rurale, con la sola eccezione dei muri a secco. I lati del tracciato stradale saranno delimitati, laddove le vigenti normative stradali non impongano altre soluzioni, da muretti a secco; in relazione a questi ultimi sarà privilegiato ovunque possibile il mantenimento e ripristino di quelli esistenti mentre i nuovi muretti saranno eseguiti con materiali, tecniche e caratteri salienti analoghi a quelli dei muretti esistenti, eventualmente recuperando il materiale rinveniente da muri che non sarà possibile mantenere."*
  […]
  "In relazione alla componenti delle figure territoriali dell'ambito ed alle relative Regole di riproducibilità richiamate dagli indirizzi di tutela, il progetto:
  – non interessa direttamente le Murge Tarantine e, pertanto, non compromette "l'integrità dei profili morfologici che rappresentano riferimenti visuali significativi nell'attraversamento dell'ambito e dei territori contermini";
  – in relazione alle lame ed ai canali di bonifica intersecati il progetto non compromette la "salvaguardia della continuità e integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici delle lame e delle gravine" ne impedisce "la loro valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali per la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il loro percorso";
  – non interessa direttamente le aree umide intorno al Mar Piccolo e, pertanto, non compromette la "salvaguardia delle aree umide residuali come elementi di alto valore ecologico all'interno delle aree periurbane";
  – non interessa le aree costiere e pertanto non compromette la "rigenerazione del morfotipo costiero dunale";
  – non interessa direttamente le colture arborate (frutteti, vigneti e oliveti) che si sviluppano "nelle zone pianeggianti di depositi marini terrazzati e in corrispondenza degli esigui rilievi delle Murge tarantine" ne i mosaici di boschi, steppe erbacee e pascoli rocciosi che si sviluppano in

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

corrispondenza dei terrazzi calcarei a nordovest di Taranto e si spingono a valle fino ai margini della città e della zona industriale;
di conseguenza non compromette la salvaguardia di tali elementi;
– non interessa direttamente le direttrici di impianto storico che collegano Taranto agli altri centri regionali ed extraregionali (SS 7, 7ter, 100, 106, 172) né interferisce con i centri posti lungo queste direttrici in posizione elevata; non compromette pertanto la struttura insediativa radiale a corona della città di Taranto;
– non interferisce in alcun modo nel rapporto tra il centro urbano di Taranto ed il mare e la laguna;
– non interferisce in alcun modo con il sistema dei siti e dei beni archeologici delle gravine dell'arco Jonico;
– non interferisce in alcun modo con le aree della riforma fondiaria situate nella parte occidentale dell'ambito."
[…]
"Il progetto non comporta alcuna alterazione dello skyline dell'arco Tarantino."
[…]
"Non si ritiene di poter riconoscere la potenziale presenza di "visuali panoramiche di rilevante valore paesaggistico, caratterizzate da particolari valenze ambientali, naturalistiche e storico culturali, e da contesti rurali di particolare valore testimoniale" nella porzione di territorio dell'ambito 8/Arco Jonico Tarantino attraversata dal progetto in esame."
[…]
"Nell'ambito paesaggistico 10/Tavoliere il tronco stradale in progetto e eseguito prevalentemente riutilizzando tracciati stradali già esistenti; non si ritiene di conseguenza possa compromettere la salvaguardia dell'integrità delle trame e dei mosaici colturali dei territori rurali di interesse paesaggistico che caratterizzano l'ambito."
[…]
"In relazione alla componenti delle figure territoriali dell'ambito ed alle relative Regole di riproducibilità richiamate dagli indirizzi di tutela, il progetto:
– non interessa direttamente il "sistema dei principali lineamenti morfologici dell'altopiano delle murge tarantine" né il "sistema delle forme carsiche quali vore, doline e inghiottitoi che rappresenta la principale rete drenante dell'altopiano";
– interessa direttamente il "reticolo endoreico [...] superficiale a pettine delle aree costiere" ed il "reticolo idrografico superficiale per lo più rettificato dalle bonifiche" senza tuttavia compromettere la salvaguardia "della continuità e integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici del sistema idrografico endoreico e superficiale e dalla loro valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali per la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il loro percorso";
– non interessa direttamente il sistema delle "sorgenti costiere di origine carsica che alimentano i principali corsi idrici in corrispondenza della costa";

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

– non interessa direttamente l'ecosistema "spiaggia-duna-macchia/pineta-area umida retrodunale ancora leggibile in alcune aree costiere" né "il morfotipo costiero che si articola in lunghi tratti di arenili lineari piu o meno sottili, con una morfologia bassa e sabbiosa";
– non interessa direttamente il "sistema insediativo a pettine costituito dai centri che si attestano sull'altopiano lungo la direttrice Taranto-Lecce";
– interessa, nel sistema dei "centri che si attestano ai piedi dell'altopiano in corrispondenza delle penetranti interno-costa" esclusivamente l'abitato di Maruggio, senza tuttavia compromettere la "salvaguardia e valorizzazione della riconoscibilità degli assetti insediativi storici";
– non interessa aree della riforma agraria;
– non interessa direttamente elementi del sistema "sistema binario torre di difesa costiera / castello - masseria fortificata dell'entroterra"."
[…]
"In relazione a quanto riportato nei punti precedenti non si ritiene che il progetto comprometta la salvaguardia delle "visuali panoramiche di rilevante valore paesaggistico, caratterizzate da particolari valenze ambientali, naturalistiche e storico culturali, e da contesti rurali di particolare valore testimoniale"."

Il proponente ha individuato un itinerario ciclabile con l'elaborato B.3.15, coerente con quanto richiesto dalla scrivente Sezione.
Il proponente ha, inoltre, precisato l'entità del rilevato in prossimità di *"Masseria Pietrapendola"* e *"Masseria Quarto Grande"* e della *"Zona di interesse archeologico"* nel Comune di Torricella; dall'analisi dei dati si evince che l'intervento non pregiudica la conservazione dei siti storico – culturali.

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla generale compatibilità dell'intervento con la struttura e le componenti Antropiche e Storico - culturali.
Con riferimento all'itinerario ciclabile individuato con l'elaborato B.3.15, si chiede di prevedere in sede di progettazione esecutiva la necessaria segnaletica e le indicazioni dei beni paesaggistici e culturali più prossimi all'itinerario individuato.
Si chiede, inoltre, di verificare, in fase esecutiva, la possibilità di ridurre il rilevato in corrispondenza di *"Masseria Quarto Grande".*
Per quanto riguarda la previsione del proponente secondo cui "i lati del tracciato stradale saranno delimitati, laddove le vigenti normative stradali non impongano altre soluzioni, da muretti a secco", dall'analisi della documentazione progettuale in atti si rileva che non è presente un quadro esaustivo delle sezioni stradali lungo il tracciato che saranno delimitate da muretti a secco; si ritiene di prescrivere la delimitazione dei muretti a secco prioritariamente nei tratti tra successive rotatorie per le quali sia già prevista la ricostruzione di muretti a secco esistenti per una percentuale superiore al 20%, calcolata su ciascuno dei lati dell'infrastruttura, in modo da garantirne il corretto inserimento paesaggistico. Il ripristino e/o la costruzione in nuova sede dei muretti a secco, siano effettuati secondo le Linee Guida 4.4.4 del PPTR – "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia".

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura con nota prot. n. 7595-P del 10.12.2021, allegato, la scrivente ritiene che sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio con prescrizioni del provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95** per il Progetto della *"Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana",* in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46, 62, 63, 72, 80 e 82 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. AOO_145_9818 del 15.10.2021_ della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio

- al fine di non pregiudicare la qualità ambientale del territorio, si prescrive la salvaguardia di tutte le essenze arboree presenti, il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza delle opere in progetto; siano, inoltre, evitate trasformazioni e rimozioni della vegetazione arborea ed arbustiva in aree esterne a quelle di intervento, durante le fasi di realizzazione delle opere, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere; inoltre, in fase di cantiere, al fine di evitare impatti diretti e/o indiretti sul contesto paesaggistico esistente e sulle sue componenti dovrà essere garantito:
  - il corretto scorrimento e smaltimento delle acque meteoriche superficiali per non compromettere la consistenza del suolo;
  - la limitazione dei movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) per non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento;
  - l'allontanamento e il deposito dei materiali di risulta rivenienti dalle operazioni di scavo nelle pubbliche discariche;
  - al termine dei lavori, lo smantellamento delle opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc...) e il ripristino dello stato dei luoghi, al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.
- sia redatto, a corredo del progetto esecutivo, un progetto di inserimento paesaggistico, che preveda l'introduzione di specie arboree ed arbustive autoctone, prioritariamente individuate tra quelle espiantate per la realizzazione dell'opera, anche aggiornando quanto previsto nell'elaborato *M.03.05 – Progetto di mitigazione e compensazione ambientale,* che includa i margini, i relitti e le aree stradali attualmente pavimentate e impermeabilizzate che non faranno più parte di sedi stradali, prediliga la schermatura degli edifici produttivi e agricoli di scarsa qualità, lasciando libere le visuali verso elementi morfologici o verso porzioni del mosaico territoriale più rilevanti; il progetto di inserimento paesaggistico studi soluzioni di dettaglio per le rotatorie con differenziazione dell'organizzazione interna e della riconoscibilità delle stesse in base agli ambiti paesaggistici attraversati e riduzione dell'impatto visivo attraverso opportune scelte cromatiche che non si discostino dalle cromie della strada stessa e del paesaggio circostante;
- con riferimento agli attraversamenti faunistici si osservino le seguenti indicazioni:

  - nel caso in cui l'attraversamento sia metallico, sia effettuato il ricoprimento della base con soletta di cemento con substrati naturali;
  - non siano previsti pozzetti che possono costituire trappole per la fauna;
  - siano evitate rampe di pendenza superiore a 30° e sia previsto un rivestimento ruvido, quale pavimentazione in pietra, al fine di facilitare l'entrata e l'uscita degli animali;
  - nel caso in cui il tombino preveda anche ordinariamente la circolazione d'acqua, si realizzi la base in modo che una parte del tombino stesso rimanga il più possibile asciutta;
  - per quanto riguarda le recinzioni perimetrali, siano disposte in forma d'imbuto in corrispondenza dell'ingresso, interrate di almeno 20 cm e schermate sul lato da cui proviene l'animale con una cortina di arbusti;
  - per quanto riguarda la vegetazione in prossimità dell'attraversamento, sia realizzato un impianto arbustivo da entrambi i lati dell'apertura e sia lasciato uno spazio privo di vegetazione in corrispondenza dell'entrata.
- con riferimento all'itinerario ciclabile individuato con l'elaborato B.3.15, si chiede di prevedere in sede di progettazione esecutiva la necessaria segnaletica e le indicazioni dei beni paesaggistici e culturali più prossimi all'itinerario individuato;
- sia verificata, in fase esecutiva, la possibilità di ridurre il rilevato in corrispondenza di *"Masseria Quarto Grande";*
- siano delimitati con muretti a secco prioritariamente i tratti tra successive rotatorie per le quali sia già prevista la ricostruzione di muretti a secco esistenti per una percentuale superiore al 20%, calcolata su ciascuno dei lati dell'infrastruttura; il ripristino e/o la costruzione in nuova sede dei muretti a secco, siano effettuati secondo le Linee Guida 4.4.4 del PPTR – "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia".

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 7595-P del 10.12.2021 della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura

- *"sia applicato il Progetto di Mitigazione presentato nei contesti sottoposti a tutela ex PPTR (rif. Tavole PPTR: 5_Ambiti Paesaggistici, 6.1.1_Componenti geomorfologiche, 6.1.2_Componenti idrologiche; 6.2.1_Componenti botanico-vegetazionali, 6.2.2_Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici; 6.3.1_Componenti culturali e insediative, 6.3.2_Componenti dei valori percettivi, Rete Tratturi Quadro di Assetto approvato) per una fascia di incidenza e percezione visiva pari a km. 1.*
- *A tal riguardo si chiede, nelle more del procedimento in atto, una sintesi dettagliata delle opere civili che si andranno a realizzare e, in fase esecutiva del progetto, una comunicazione periodica con report e documentazione grafica e fotografica delle opere di smontaggio, rimontaggio dei muri a secco, del ripristino dei contesti afferenti all'edilizia rurale, della creazione di eventuali nuovi accessi alle masserie e comunque di quanto andrà a mutare, anche se con migliorie, l'attuale assetto paesaggistico tenendo come riferimento le "Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali" del PPTR*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

(http://paesaggio.regione.puglia.it/PPTR_2013_07/4._Lo%20scenario%20strategico/4.4_Linee%20guida/4.4.6_Manufatti%20rurali.pdf)

- *in relazione al tratto di strada passante tra le masserie Pietrapendola e Monticchio, sia fornita la sezione stradale che analizza la percezione visiva reciproca tra la strada e gli edifici rurali; in conseguenza delle risultanze sia avviata con questa Soprintendenza una coprogettazione degli specifici interventi di mitigazione, da realizzare nel tratto di strada interessata da intervisibilità;*
- *l'esecuzione delle indagini archeologiche, da svolgere secondo le modalità indicate nell'elaborato B.4.7, sarà affidata ad archeologi in possesso di adeguata formazione e qualificazione nel campo della ricerca archeologica e di comprovata esperienza, ai sensi dell'art. 25 co. 2 del D. Lgs 50/2016 e del Titolo II Capo I del D.M. 154/2017) e per la manodopera, da ditta in possesso di qualificazione OS 25;*
- *qualora durante i lavori si evidenziassero strutture o stratigrafie di interesse archeologico, ai sensi degli artt. 28, 88, 90 e 175 del D. Lgs. 42/2004 i lavori dovranno essere sospesi informando prontamente questa Soprintendenza, che si riserva di richiedere adeguati approfondimenti di indagine, inclusi scavi in estensione, per stabilire natura ed entità del deposito archeologico; all'esito di tali approfondimenti la Scrivente potrà avviare i provvedimenti di tutela di competenza e richiedere modifiche al progetto originario per garantire la messa in sicurezza e la conservazione di quanto rinvenuto ai sensi della vigente normativa in materia di Beni Culturali;*
- *in caso di rinvenimenti, sarà inoltre necessario effettuare il rilievo georeferenziato delle strutture e delle stratigrafie evidenziate ad opera di un tecnico-rilevatore con esperienza nel campo archeologico;*
- *le analisi geofisiche previste dovranno essere effettuate da un geo-archeologo di comprovata esperienza o, in subordine, gli esiti delle stesse dovranno essere letti congiuntamente da un geologo e da un archeologo; nel caso si evidenziassero anomalie significative riconducibili a stratigrafie o strutture di interesse archeologico dovranno essere effettuati ulteriori saggi con funzione di campionatura dell'area da definire d'intesa con la Scrivente;*
- *gli archeologi incaricati, in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori negli eventuali diversi settori di intervento, che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza scrivente, avranno cura di redigere e consegnare entro 30 giorni dalla fine dei lavori la documentazione cartacea, grafica e fotografica, secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che saranno fornite da questo Ufficio;*
- *la data di inizio dei lavori, i nominativi degli archeologi incaricati e un cronoprogramma attendibile dei diversi interventi dovranno essere comunicati a questo Ufficio con congruo anticipo, in modo da consentire al personale competente per il territorio di effettuare i necessari sopralluoghi e indicare le modalità di controllo adeguate".*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE
(Ing. Francesco NATUZZI)

natuzzi
francesco
21.12.2021
11:21:20
GMT+00:00

IL DIRIGENTE *AD INTERIM* DEL SERVIZIO
OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA
(Arch. Vincenzo LASORELLA)

Lasorella Vincenzo
23.12.2021
08:33:19
GMT+00:00

Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA NAZIONALE
PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO
- TARANTO –

Lettera inviata solo tramite e-mail.
Sostituisce l'originale ai sensi dell'art.43, comma 6,
DPR 445/2000 e dell'art. 47 commi I e 2, D. Lgs. 82/2005

Alla
REGIONE PUGLIA

**DIPARTIMENTO AMBIENTE,
PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE
DEL PAESAGGIO**

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica
Via Gentile, 52 - 70126 Bari

sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

Risp a Prot.n. 9818 *del* 15/10/2021
Rif. prot. n. 6100 *del* 19/10/2021

Class. 34.43.01

Oggetto: **ID VIA 501 - Progetto della "Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana". Trasmissione Relazione tecnica illustrativa e proposta di provvedimento.**
Parere ai sensi dell' art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e degli artt. 90 e 95 delle NTA del PPTR
Proponente: Provincia di Taranto

Con riferimento alla nota indicata a margine, con cui è stata trasmessa la relazione illustrativa con proposta di provvedimento relativa al progetto di realizzazione della Strada litoranea interna "Regionale n. 8" e della connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana, si premette quanto segue.

Descrizione del progetto

Il progetto consiste nella realizzazione di una direttrice viaria principale nel tratto da Talsano ad Avetrana, attraversando i territori dei Comuni di Taranto, Leporano, Faggiano, Pulsano, Isola Amministrativa "C" di Taranto, Lizzano, Torricella, Maruggio, Manduria e Avetrana, con raccordo finale sulla S.P. n. 359 Avetrana-Nardò.

Nel dettaglio, sono previste:

- una sezione stradale di tipo B1 in prosecuzione della Tangenziale Sud di Taranto fino allo svincolo di Talsano – San Donato, con adeguato tratto di raccordo alla viabilità di tipo C 1;

- una sezione stradale di tipo C1 da Talsano a Pulsano Est con la previsione di rotatorie in corrispondenza degli incroci con la viabilità esistenti; in affiancamento alla strada principale è stata prevista la realizzazione di controstrade;

- una sezione stradale di tipo C1 nel tratto da Pulsano Est a Monacizzo di larghezza complessiva pari a 10,50 m e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale, con la previsione di rotatorie in corrispondenza degli incroci con la viabilità esistente;

- sezione stradale di tipo C2 di larghezza complessiva pari a 9,50 m, delimitate da muri a secco in affiancamento alla sede stradale principale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale con la previsione di rotatorie in corrispondenza agli incroci con la viabilità esistenti, nel tratto da Monacizzo a fine progressive.

Il 1° Tronco Talsano – Leporano - Pulsano Est ha origine al Km 8+013.96, in prosecuzione alla Tangenziale Sud di Taranto, presenta una sezione stradale iniziale di "Categoria B – Strade extraurbane principali" e larghezza di 22,00 m; dopo tale tronco iniziale la sezione della carreggiata stradale si riduce attraverso un raccordo dalla Cat. B alla categoria C1 – Strade extraurbane; tale sezione stradale ha larghezza di 10,50 m e prevede controstrade.

E'previsto uno svincolo a piani sfalsati al Km. 8+200 per il collegamento a Talsano Corso Vittorio Emanuele (previsto nel tracciato della Tangenziale Sud di Taranto). Sono previste, inoltre, 7 rotatorie di svincolo con diametro esterno di 60,00 m.

Il 2° Tronco Pulsano Est - Lizzano Est prevede una sezione stradale di categoria C1 – Strade extraurbane, di larghezza complessiva pari a 10,50 m e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale. Sono previste rotatorie, con diametro esterno di 40,00 m e rotatorie con diametro esterno di 25,00 m.

Il 3° Tronco Lizzano Est - Maruggio Est prevede una sezione stradale della carreggiata ridotta a 9,50 m, di categoria C2 – Strade extraurbane, e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ed una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale; il tracciato è in variante rispetto alla viabilità esistente dalla progr. Km. 34+580 alla rotatoria Maruggio Est e prevede 6 rotatorie di svincolo di cui con diametro esterno di 25,00 m ed una con diametro esterno di 40,00 m.

Dal Km. 37+000 al Km. 39+740 la livelletta di progetto è prevista, per quasi tutta l'estensione, in rilevato con altezza massima di ml. 4,80 per permettere l'inserimento di numerose opere idrauliche.

Il 4° Tronco Maruggio Est – svincolo Avetrana – Nardò prevede ancora la Sezione di categoria C2 – Strade extraurbane, di larghezza 9,50 m e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale. Nel tratto finale, tra la progr. Km 54+420 e il termine dei lavori, il tracciato è in variante rispetto all'attuale sede della SP 141 e segue il tracciato di una strada esistente fino all'incrocio con la SP 359 Avetrana – Nardò. Sono, inoltre, previste 6 rotatorie, oltre quella di raccordo con la SP 359.

Il proponente specifica che, in prossimità di San Pietro in Bevagna le opere previste nel tracciato in progetto tra la progr. 45 + 038,72 e la progr. Km 50 + 600,00 sono da realizzare nell'ambito del piano territoriale della Riserva Naturale Regionale del Litorale Tarantino Orientale.

Con riferimento alle opere di mitigazione e a quelle tese ad ottenere un miglior inserimento paesaggistico dell'intervento, il proponente prevede:

- recupero a verde delle aree di cantiere (con previsione della loro restituzione all'uso pregresso laddove possibile) e dei reliquati particellari compresi tra la nuova infrastruttura e la viabilità interferita;

- interventi di inserimento paesaggistico - ambientale della nuova infrastruttura con previsione di filari, quinte arboree, macchie di vegetazione autoctona, ed altri interventi col verde diversificati intorno all'opera stessa. Allo scopo di garantire le maggiori probabilità di attecchimento, tutte le attività di piantagione, semina e trapianto verranno realizzati nei tempi e nei modi più coerenti con i caratteri autoecologici delle specie vegetali, con particolare riferimento ai periodi autunno - invernali per quelle arboree/arbustive e ai periodi primaverile - estivo per le erbacee.

-in funzione dell'interferenza con aree a uliveto, così come individuati nell'elaborato a corredo del progetto "Q.01 Relazione Tecnico agronomica", potranno prendersi accordi con i proprietari dei fondi interferiti e prevedere l'espianto degli ulivi secolari e di quelli tutelati dalla L. R. 4 giugno 2007, n. 14, per un loro successivo reimpianto in aree da prevedersi. Parte degli stessi tuttavia potranno essere ripiantati nelle aree verdi all'interno delle rotatorie o degli svincoli,

come da progetto. È infatti questa una scelta operata in quanto l'olivo costituisce l'elemento vegetazionale più diffuso e caratterizzante l'intero paesaggio pugliese. In tal modo le opere civili inserite, saranno congruenti con l'intorno;

- lungo tutta l'infrastruttura, per evitare che la strada costituisca barriera agli spostamenti della fauna, è previsto di rendere permeabili i tratti in rilevato utilizzando gli elementi inseriti per la permeabilità idraulica come sottopassi faunistici. Intorno ai loro imbocchi, da entrambi i lati si inseriranno arbusti di richiamo."

- "recupero di tutte le aree di cantiere riportandole in primis al loro stato originario (ove possibile) e trasformando le stesse, in macchie naturalistiche, attraverso l'utilizzo di specie autoctone sia di tipo arbustivo che arboreo;

- sistemazione delle aree in prossimità degli svincoli e delle rotatorie di progetto, attraverso una progettazione di un sistema botanico/vegetazionale locale prevalentemente del tipo "tappezzanti" dal portamento basso (max 50 cm) e compatto;

- reperimento della copertura botanico/vegetazionale presso vivai in loco, in modo da utilizzare specie già acclimatate ed il cui attecchimento sarà ancor più garantito; per gli interventi "al margine" della direttrice viaria, si dovrà tener conto delle caratteristiche peculiari del luogo e dei materiali autoctoni, attraverso la realizzazione di muretti di contenimento "a secco", arredi vegetali, ecc."

- "in merito alla presenza dei muretti a secco, sarà privilegiato ovunque possibile il mantenimento e ripristino di quelli esistenti. Ove sia necessario il loro smantellamento si prevede la loro ricostruzione con il materiale precedentemente recuperato, mentre i nuovi muretti, previsti in progetto, saranno eseguiti con materiali, tecniche e caratteri salienti analoghi a quelli dei muretti esistenti, eventualmente recuperando il materiale rinveniente da muri che non sarà possibile mantenere. [...] La lunghezza complessiva dei muretti da smantellare e ricostruire, comprensivo di quelli presenti sui due lati della strada, è pari a circa 7.500 m".

Descrizione del contesto paesaggistico di riferimento

Per quanto attiene alla tutela paesaggistica ed alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), il tracciato d'intervento interessa gli ambiti paesaggistici "Arco Ionico Tarantino" e "Tavoliere Salentino" e le relative figure territoriali "L'anfiteatro e la piana tarantina" e "Le Murge Tarantine".

L'Arco Ionico Tarantino è caratterizzato dalla particolare conformazione orografica con successione di gradini e terrazzi con cui l'altopiano murgiano degrada verso il mare disegnando una sorta di anfiteatro naturale; presenta una continua successione di superfici pianeggianti, variamente estese e digradanti verso il mare, raccordate da gradini con dislivelli diversi. Nei pressi della città di Taranto, in diretta prossimità del tratto iniziale dell'intervento infrastrutturale, si evidenzia la presenza di piccole zone umide come la Riserva Naturale Orientata Regionale "Palude La Vela" e l'area di Salina Grande. Il riconoscimento di valori paesaggistici intrinseci ha determinato l'istituzione di numerose forme di tutela relative alla conservazione della biodiversità, quali la Riserva Naturale Orientata Regionale "Palude La Vela", la ZSC "Mar Piccolo" e recentemente, il "Parco Naturale Regionale Mar Piccolo", istituito con Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30, Pubblicata sul BURP n. 132 del 21.09.2020. Si tratta di aree ad alto valore naturalistico, talvolta proprio in ragione dello stato di abbandono, aree che rappresentano un grande potenziale in vista dello sviluppo di strategie progettuali tese a migliorare la qualità urbana, ambientale e paesaggistica dei luoghi e che presentano anche valore storico-testimoniale.

La grande varietà geomorfologica dell'ambito si riflette in una complessa articolazione di paesaggi rurali, caratterizzato da un sistema di masserie a maglie molto larghe, immerso all'interno di una matrice agricola a vigneto, associato localmente al seminativo e intervallato unicamente dai centri urbani e dal relativo mosaico perturbano, con l'entroterra del litorale a Est di Taranto che ha subìto la pervasività della dispersione insediativa costiera.

Quanto alle componenti percettive, l'arco ionico tarantino, per la spettacolarità e singolarità della sua conformazione morfologica, rappresenta uno dei grandi orizzonti regionali. In particolare, l'area di intervento è in rapporto con i

rilievi aventi pareti con pendenze molto accentuate che si staccano nettamente dal paesaggio circostante, dominando il panorama del Golfo di Taranto, la vallata che si estende tra Grottaglie e San Giorgio Ionico e l'estesa pianura fino a Pulsano e Leporano. Il PPTR, difatti, individua tra i punti panoramici potenziali il belvedere dei centri storici sulla serra Belvedere (San Giorgio Ionico, Roccaforzata, Faggiano e San Crispieri).

Il Tavoliere Salentino è caratterizzato da un vasto bassopiano piano-collinare, a forma di arco, che si sviluppa a cavallo della provincia Tarantina orientale e la provincia Leccese settentrionale. In un ambito a forte vocazione turistica per la presenza di significative porzioni di fascia costiera la pressione residenziale turistico/ricettiva appare una delle maggiori criticità, sia per la trasformazione delle aree naturali sia per la pressione sugli ecosistemi in generale e sulla conservazione dei valori paesaggistici. Inoltre, grandi criticità sono legate all'ambito insediativo e alla salvaguardia dei caratteri originari, produttivi e paesaggistici, del paesaggio agrario, in particolare del vigneto.

L'infrastrutturazione viaria, anche nei tracciati proposti, incide su aspetti insediativi, crescita delle periferie, intensificazione del carico insediativo, e contribuisce alla progressiva rottura del peculiare rapporto tra insediamento e campagna.

Interferenze con le tutele previste dal PPTR

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., che gli interventi (riferibili alla Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana e afferenti agli Itinerari Grottaglie-Mare e Ostuni Francavilla-Manduria-Mare)" proposti interferiscono con beni e ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato:

1. 5_Ambiti Paesaggistici;
2. 6.1.1_Componenti geomorfologiche;
3. 6.1.2_Componenti idrologiche;
4. 6.2.1_Componenti botanico-vegetazionali;
5. 6.2.2_Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici;
6. 6.3.1_Componenti culturali e insediative;
7. 6.3.2_Componenti dei valori percettivi;
8. Rete_Tratturi_Quadro_di_Assetto approvato

Struttura idro-geo-morfologica

- Beni paesaggistici: i tracciati di progetto, per circa 300 ml, sono interessati da "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche", e precisamente dal "Canale Ostone", disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- Ulteriori contesti paesaggistci (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04): i tracciati di intervento interferiscono, per circa 1600 ml, con tratti del "Reticolo idrografico di connessione della R.E.R", ed in particolare con tratti di "Canali presso Palude Mascia", "Lama presso Masseria del Marchese", "Bocca di Boraco", "Canale S. Nicola"*, "Canale di S.Martino", disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 47 delle NTA del PPTR; inoltre, i tracciati interferiscono, per circa 180 ml, con "Lame e gravine", ed in particolare con "Canale Loc. Cisaniello", disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR; nel tratto terminale, in territorio di Avetrana, i tracciati interferiscono con "Grotte", ed in particolare con "Grotta del Sale" e con "Grotta dei Salti", disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 55 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; infine, in territorio di Manduria, l'intervento lambisce "*Aree soggette a vincolo idrogeologico*", disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 43 e dalle direttive di cui all'art. 44 delle NTA del PPTR.

Struttura ecosistemica e ambientale

- Beni paesaggistici*:* il tracciato di progetto interessa*: "Parchi e riserve"*, ed in particolare la *"Riserva Naturale Regionale Orientata - Riserva del Litorale Tarantino Orientale"* disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR; inoltre, l'intervento intercetta piccoli lembi di *"Boschi"*, in territorio di Manduria, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle prescrizioni di cui all'art. 62 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- Ulteriori contesti paesaggistici *(art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* i tracciati di intervento sono interessati da "*Aree di rispetto dei boschi"* disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; nel tratto iniziale, il tracciato lambisce un' *"Area Umida"*, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 65 delle NTA del PPTR; inoltre, i tracciati interferiscono con *"Prati e pascoli naturali"*, nonché con *"Formazioni arbustive in evoluzione naturale"*, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 66 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; gli interventi sono prossimi a *"Siti di rilevanza naturalistica"*, ed in particolare alle ZSC *"Mar Piccolo"* e *"Torre Colimena"*, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 73 delle NTA del PPTR; infine, gli interventi ricadono in *"Aree di rispetto dei Parchi e delle riserve regionali"*, ed in particolare nell' *"Area di rispetto del PNR Mar Piccolo"*, nonché nell' *"Area di rispetto della Riserva Naturale Regionale Orientata - Riserva del Litorale Tarantino Orientale"**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 72 delle NTA del PPTR contrastando con le stesse, laddove prevedono la trasformazione/rimozione di vegetazione naturale;

Struttura antropica e storico - culturale

- Beni paesaggistici*:* i tracciati di intervento interferiscono con una *"Zona di interesse archeologico"*, vincolo indiretto di cui al Decreto 05.02.2003, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle prescrizioni di cui all'art. 80 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- Ulteriori contesti paesaggistici *(art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* i tracciati di intervento interessano *"Aree di rispetto delle componenti culturali ed insediative"*, ed in particolare l'area di rispetto di *"Masseria Pietrapendola"*, *"Masseria della Marina"**, *"Masseria Quarto Grande"*, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; inoltre, il tracciato intercetta una *"Strada a Valenza Paesaggistica"*, la *"SP 111 TA"* disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 86, dalle direttive di cui all'art. 87 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

Precedenti pareri della Soprintendenza ed integrazioni prodotte dal proponente

In virtù del quadro normativo sopra delineato, per quanto attiene alla tutela e per le valutazioni richieste ex D.Lgs 152/2006 art. 27 bis e ss.mm.ii., la ex **Soprintendenza** archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce e Taranto (le cui competenze, per quanto attiene la provincia di Taranto, sono ora in capo alla Scrivente):

-con la nota del 15.10.2020 (rif. Prot. MIBACT_SABAP_LE_0019124_P), **non esprimendo parere favorevol**e, ha richiesto **integrazioni alla progettazione**.

L'atto di indirizzo manifestato nella nota di questo ufficio del 15.10.2020 riguardava i tratti di nuova realizzazione e in adeguamento di strade esistenti anche al fine di prevenire i rischi di distruzione del paesaggio agrario storicizzato (Componenti dei valori percettivi e Componenti culturali ed insediative) presente oggi anche se solo in forma residuale. I tratti di nuova realizzazione individuano un nuovo limite urbano che

produce effetti sul rapporto tra città, fondi prossimi agli abitati e campagna. Pertanto si ritenne imprescindibile, chiedere, attraverso una messa in rilievo degli elementi peculiari del paesaggio agrario storicizzato, come strumento di contenimento e prevenzione dell'espansione urbana e della dispersione insediativa, trainata da fenomeni di edificazione lineare lungo le infrastrutture di nuova costruzione o potenziate. Il tutto per tutelare il sistema agro-ambientale, con la salvaguardia dell'integrità dei mosaici arborati e dei pascoli rocciosi e degli elementi di naturalità che compongono, per le aree indicate, elementi irrinunciabili del paesaggio.

L'attività istruttoria della Scrivente aveva ad esempio posto in evidenza come il progetto interagisse con quanto espresso dalle "Testimonianze della stratificazione insediativa – siti storico-culturali (siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico culturali di particolare valore paesaggistico in quanto espressione dei caratteri identitari del territorio regionale, come definiti al punto 2 lettera "a" dell'art. 76 delle N.T.A.; le relative misure di salvaguardia ed utilizzazione sono definite all'art. 81)" di seguito precisate: Area di rispetto delle testimonianze della stratificazione insediativa – siti storico-culturali (definiti al punto 3 dell'art. 76 delle N.T.A.; le relative misure di salvaguardia ed utilizzazione sono definite all'art. 82).

- Rispetto a quanto evidenziato nella sopracitata nota prot. MIBACT_SABAP_LE_0019124, il **proponente** ha trasmesso (rif. Protocollo Provincia di Taranto, N.0026803/2021 del 04/08/2021) le proprie controdeduzioni ai pareri già resi nell'ambito della precedente fase procedimentale e i relativi elaborati oggetto di aggiornamento/integrazione:
  – R.C.01Relazione di controdeduzioni del RUP;
  – A.02Elenco prezzi unitari;
  – A.03Computo metrico estimativo;
  – A.04Quadro economico di progetto;
  – A.06Analisi prezzi;
  – M.03.05Progetto di mitigazione e compensazione ambientale;
  – M.05 Valutazione Incidenza;
  – M.05.05Individuazione aree di compensazione;
  – Q.1Relazione tecnica agronomica;
  – T.01Piano di utilizzo terre e rocce da scavo –Relazione;
  – V.01Relazione VISS;
  – Istanza procedura di deroga ai sensi dell'articolo 95 delle NTA del PPTR.

- Nell'ambito dei lavori della CdS del 12/10/2021, la scrivente **Soprintendenza** Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo – Taranto,

riscontrato che nell'area di intervento è presente patrimonio architettonico di pregio (ad. esempio: Masseria Maviglia, Masseria Mirante, Masseria della Marina, Masseria Quarto), desumibile dall'analisi della documentazione prodotta, ed in particolare dalle tavole di inserimento delle opere su ortofoto (rif. M.03.05_all_1 - Tavole di dettaglio su ortofoto),

riscontrata la fattibilità e coerente finalità del Progetto di Mitigazione e Impatto Ambientale (rif. M.03.05_Progetto di mitigazione e compensazione ambientale),

preso atto dei dati topografici degli elaborati organizzati nella cartella B.03 PAESAGGISTICA,

preso atto delle interferenze delle opere da progetto nei contesti paesaggistici (Struttura Antropica e Storico – Culturale) con le relative tavole a corredo contenenti la documentazione fotografica dello stato dei luoghi (rif. 165_D_B.03.11, 165_D_B.03.12, 165_D_B.03.13, 165_D_B.03.14), facendo in tale sede riferimento alla progressiva chilometrica presente negli elaborati del proponente (rif. 165_D_B.03.04, 165_D_B.03.07, 165_D_B.03.10),

ha espresso il **parere favorevole con prescrizioni**, trasmesso con pec del 13.10.2021, nota prot. n. 5915 del 13.10.2021, acquisita al prot. N. 14896 del 14.10.2021, recante parere favorevole con prescrizioni ed in particolare, rispetto alla tutela delle componenti paesaggistiche ha richiesto che:

1. sia applicato il Progetto di mitigazione presentato nei contesti sottoposti a tutela ex PPTR (rif. Tavole PPTR: 5_Ambiti Paesaggistici,
   6.1.1_Componenti geomorfologiche,
   6.1.2_Componenti idrologiche;
   6.2.1_Componenti botanico-vegetazionali,
   6.2.2_Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici;
   6.3.1_Componenti culturali e insediative,
   6.3.2_Componenti dei valori percettivi, Rete Tratturi Quadro di Assetto approvato) per una fascia di incidenza e percezione visiva pari a km. 1.
   A tal riguardo ha richiesto, inoltre,
   - una **sintesi dettagliata delle opere civili** da realizzare,
   - una **comunicazione periodica** con report (documentazione grafica e fotografica) delle opere di smontaggio e rimontaggio dei muri a secco, del ripristino dei contesti relativi all'edilizia rurale, della creazione di eventuali nuovi accessi alle masserie e comunque di quanto andrà a mutare, anche se con migliorie, l'attuale assetto paesaggistico, da effettuare nel corso della fase esecutiva, enendo come riferimento le "Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali" del PPTR (http://paesaggio.regione.puglia.it/PPTR_2013_07/4._Lo%20scenario%20strategico/4.4_Linee%20guida/4.4.6_Manufatti%20rurali.pdf)
2. in relazione al tratto di strada passante tra le masserie Pietrapendola e Monticchio, sia fornita la sezione stradale che analizza la percezione visiva reciproca tra la strada e gli edifici rurali; in conseguenza delle risultanze sia avviata con questa Soprintendenza una **coprogettazione degli specifici interventi di mitigazione**, da realizzare nel tratto di strada interessata da intervisibilità significativa.

Alla luce di quanto rappresentato in premessa,

visto che vi è la possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a **procedure in deroga** alle norme paesaggistiche, poichè le NTA del PPTR prevedono che: "Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere, di interesse pubblico, siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali;

vista la proposta di provvedimento con prescrizioni, trasmessa dalla REGIONE PUGLIA - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana Sezione Tutela e valorizzazione del Paesaggio - Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica, acquisita al prot. n. 6100 del 19/10/2021, che prevede di: *rilasciare il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, previo parere della competente Soprintendenza (ai fini del quale la presente nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere) per il progetto della "Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana – IDVIA 501", in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46, 62, 63, 66, 72, 80, 82 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1 delle stesse;*

riscontrato quanto rilevato dalla REGIONE PUGLIA - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana Sezione Tutela e valorizzazione del Paesaggio - Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica, ovvero che:

-non esistono alternative progettuali che possano condurre all'ammissibilità dell'opera secondo il sistema delle tutele di cui ai Capi II, III e IV del Titolo VI - Disciplina dei Beni Paesaggistici e degli Ulteriori Contesti, delle NTA del PPTR in relazione alle interferenze con "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche", e precisamente con "Canale Ostone", nonché con le "Aree di rispetto dei boschi" e la "Zona di interesse archeologico", vincolo indiretto di cui al Decreto 05.02.2003 e che, quanto alle interferenze con i "Prati e pascoli naturali" a Sud di Maruggio, l'analisi localizzativa non consente di individuare alternative tecnicamente ammissibili che non comportino la rimozione della vegetazione naturale, considerando anche quanto già verificato sull'analogo progetto conclusosi con la non compatibilità ambientale dell'opera nel 2014.
- si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla generale compatibilità dell'intervento con la struttura e le componenti Antropiche e Storico - culturali,

riscontrato e ribadito che, in sintesi, il progetto interferisce con:

-Beni paesaggistici: i tracciati di intervento interferiscono con una "Zona di interesse archeologico", vincolo indiretto di cui al Decreto 05.02.2003, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle prescrizioni di cui all'art. 80 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04): i tracciati di intervento interessano "Aree di rispetto delle componenti culturali ed insediative", ed in particolare l'area di rispetto di "Masseria Pietrapendola", "Masseria della Marina" (interferenza nel tratto interessato da manutenzione), "Masseria Quarto Grande", disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; inoltre, il tracciato intercetta una "Strada a Valenza Paesaggistica", la "SP 111 TA" disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 86, dalle direttive di cui all'art. 87 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR,

e che l'infrastrutturazione viaria, nei tracciati proposti, incide su aspetti insediativi, crescita delle periferie, intensificazione del carico insediativo, e contribuisce alla progressiva rottura del peculiare rapporto tra insediamento urbano e campagna,

e che pertanto la Scrivente ha espresso i pareri con prescrizioni in data 15/10/2020 e 13/10/2021,

questa Soprintendenza esprime parere favorevole, ribadendo le prescrizioni già espresse.

Il Soprintendente
Dott.ssa Barbara Davidde*

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Simonetta Previtero

*Documento firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate, sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.

MINISTERO DELLA CULTURA
SOPRINTENDENZA NAZIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO
Via Duomo, 33, 74123 Taranto (TA) Tel. 099/4713511 Fax 099/4713126 – 132
C.F. 90267250737 - Codice Univoco iPA: TYLIJN
Via Luigi Viola, 12 - 74121 (TA) Tel. 099/4525982
PEC: mbac-sn-sub@mailcert.beniculturali.it
PEO: sn-sub@beniculturali.it

Ministero
per i beni e le attività culturali
e per il turismo
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI BRINDISI LECCE E TARANTO
LECCE -

Alla Regione Puglia
Dip. Mobilità,Qualità Urbana
Opere Pubbliche,Ecologia e Paesaggio
Sezione Tutela e Valorizzazione del
Paesaggio
sezione.ecologia@pec.rupar.puglia.it
Alla **Provincia di Taranto**
Direzione tecnica
Arch. R. Marinotti
Via Anfiteatro,4
TARANTO
protocollo.generale@provincia.taranto.gov.it

Risp a Prot. n. del

Rif, prot. n. 0011380-A del 16/06/2020

Oggetto: TARANTO-LEPORANO-LIZZANO-TORRICELLA-MARUGGIO-MANDURIA-AVETRANA
ID VIA 501-Art.27 bis del D.l.vo 152/2006 e s.m.i.- Provvedimento autorizzatorio unico regionale per il progetto realizzazione della "Strada litoranea interna-Regionale n.8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana"
Proponente:PROVINCIA di TARANTO
Comunicazione ai sensi dell'art.27 bis comma 3 del D.l.vo 152/06 e ss.mm.ii.-
Integrazioni per adeguatezza e completezza della documentazione presentata.

In riscontro alla nota che si evidenzia a margine, acquisita al protocollo in data 16.06.2020 (prot. n.11380), questa Soprintendenza dopo aver effettuato una disamina della documentazione e degli elaborati scritto grafici del progetto in esame, ritiene di dover far presente che l'intero impianto di progetto necessita di una serie di approfondimenti e valutazioni puntuali maturabili secondo un preciso crono programma di fasi di progetto.

A tale scopo si chiede di conoscere e ricevere la progettazione per le seguenti specifiche richieste:

- progetto generale di mitigazione;
- opere di mitigazione e compensazione;
- livellette della strada;
-volumi delle discariche e loro soluzioni finali (volumi di scarico e interno)
- progetto dei muri a secco;
- progetto impianto di illuminazione;
- individuazione delle opere nelle varie aree di cantiere;
- formazione di cortine vegetazionali nelle aree con maggiore criticità e maggiore rilevanza paesaggistica di cortine vegetazionali;
-formazione dei ponti con realizzazione di diversi materiali del cls armato;
-progetto delle formazioni della scarpata;
-relazione agronomica e planimetria contenente il censimento delle piante di ulivo, con individuazione degli alberi da abbattere e/o svellire;
-indicazioni di discariche (per conferimento materiali).

Per le ragioni illustrate questa Soprintendenza ***non ritiene al momento di esprimere parere favorevole*** al progetto in argomento.

La Scrivente ritenendo di aver portato il proprio contributo, rimane a disposizione per eventuali chiarimenti in merito.

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Carmelo DI FONZO
/mb

IL SOPRINTENDENTE
Arch. Maria PICCARRETA

Il Funzionario archeologo
Dott. Roberto Rotondo

MIC|MIC_SN-SUB|13/10/2021|0005915-P

Ministero della cultura
SOPRINTENDENZA NAZIONALE
PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO
- TARANTO –

Lettera inviata solo tramite e-mail.
Sostituisce l'originale ai sensi dell'art.43, comma 6,
DPR 445/2000 e dell'art. 47 commi I e 2, D. Lgs. 82/2005

Alla
REGIONE PUGLIA
Sezione Autorizzazioni ambientali
Servizio VIA e VINCA
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

E p.c.
PROVINCIA DI TARANTO
protocollo.generale@pec.provincia.taranto.gov.it

SEGRETARIATO REGIONALE MIC DELLA PUGLIA
mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it

Risp a Prot.n. 13876 *del* 27/09/2021
Rif. prot. n. 5594 *del* 30/09/2021

Class. 34.43.01

Oggetto: ID VIA 501 – PROVINCIA di TARANTO_ ID VIA 501 rif. Prot. n. 13876 - Art. 27 bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. PAUR per il progetto di realizzazione della Strada litoranea interna Regionale n. 8 e della connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana. Convocazione di Conferenza di Servizi Decisoria in modalità sincrona ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.
Proponente: Provincia di Taranto

Con riferimento alla nota della Regione Puglia - QUALITA' URBANA-SERVIZIO AUTORIZZAZIONI -N° 13876 del 27/09/2021, assunta agli atti da questo Ufficio con prot. n° 5594 del 30/09/2021, n relazione al procedimento finalizzato al rilascio del Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale per il Progetto della *"Strada litoranea interna – Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana"* – ID VIA 501, si rappresenta quanto segue.

Descrizione del progetto

Il progetto consiste nella realizzazione di una direttrice viaria principale nel tratto da Talsano ad Avetrana, attraversando i territori dei Comuni di Taranto, Leporano, Faggiano, Pulsano, Isola Amministrativa "C" di Taranto, Lizzano, Torricella, Maruggio, Manduria e Avetrana, con raccordo finale sulla S.P. n. 359 Avetrana-Nardò.

Nel dettaglio, sono previste:

- una sezione stradale di tipo B1 in prosecuzione della Tangenziale Sud di Taranto fino allo svincolo di Talsano – San Donato, con adeguato tratto di raccordo alla viabilità di tipo C 1;

- una sezione stradale di tipo C1 da Talsano a Pulsano Est con la previsione di rotatorie in corrispondenza degli incroci con la viabilità esistenti; in affiancamento alla strada principale è stata prevista la realizzazione di controstrade;

- una sezione stradale di tipo C1 nel tratto da Pulsano Est a Monacizzo di larghezza complessiva pari a 10,50 m e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale, con la previsione di rotatorie in corrispondenza degli incroci con la viabilità esistente;

- sezione stradale di tipo C2 di larghezza complessiva pari a 9,50 m, delimitate da muri a secco in affiancamento alla sede stradale principale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale con la previsione di rotatorie in corrispondenza agli incroci con la viabilità esistenti, nel tratto da Monacizzo a fine progressive.

Il 1° Tronco Talsano – Leporano - Pulsano Est ha origine al Km 8+013.96, in prosecuzione alla Tangenziale Sud di Taranto, presenta una sezione stradale iniziale di "Categoria B – Strade extraurbane principali" e larghezza di 22,00 m; dopo tale tronco iniziale la sezione della carreggiata stradale si riduce attraverso un raccordo dalla Cat. B alla categoria C1 – Strade extraurbane; tale sezione stradale ha larghezza di 10,50 m e prevede controstrade.

E'previsto uno svincolo a piani sfalsati al Km. 8+200 per il collegamento a Talsano Corso Vittorio Emanuele (previsto nel tracciato della Tangenziale Sud di Taranto). Sono previste, inoltre, 7 rotatorie di svincolo con diametro esterno di 60,00 m.

Il 2° Tronco Pulsano Est - Lizzano Est prevede una sezione stradale di categoria C1 – Strade extraurbane, di larghezza complessiva pari a 10,50 m e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale. Sono previste rotatorie, con diametro esterno di 40,00 m e rotatorie con diametro esterno di 25,00 m.

Il 3° Tronco Lizzano Est - Maruggio Est prevede una sezione stradale della carreggiata ridotta a 9,50 m, di categoria C2 – Strade extraurbane, e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ed una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale; il tracciato è in variante rispetto alla viabilità esistente dalla progr. Km. 34+580 alla rotatoria Maruggio Est e prevede 6 rotatorie di svincolo di cui con diametro esterno di 25,00 m ed una con diametro esterno di 40,00 m.

Dal Km. 37+000 al Km. 39+740 la livelletta di progetto è prevista, per quasi tutta l'estensione, in rilevato con altezza massima di ml. 4,80 per permettere l'inserimento di numerose opere idrauliche.

Il 4° Tronco Maruggio Est – svincolo Avetrana – Nardò prevede ancora la Sezione di categoria C2 – Strade extraurbane, di larghezza 9,50 m e muri a secco in affiancamento alla sede stradale ad una distanza di 1,50 m dal cordolo laterale. Nel tratto finale, tra la progr. Km 54+420 e il termine dei lavori, il tracciato è in variante rispetto all'attuale sede della SP 141 e segue il tracciato di una strada esistente fino all'incrocio con la SP 359 Avetrana – Nardò. Sono, inoltre, previste 6 rotatorie, oltre quella di raccordo con la SP 359.

Il proponente specifica che, in prossimità di San Pietro in Bevagna le opere previste nel tracciato in progetto tra la progr. 45 + 038,72 e la progr. Km 50 + 600,00 sono da realizzare nell'ambito del piano territoriale della Riserva Naturale Regionale del Litorale Tarantino Orientale.

Con riferimento alle opere di mitigazione e a quelle tese ad ottenere un miglior inserimento paesaggistico dell'intervento, il proponente prevede:

- *"recupero a verde delle aree di cantiere (con previsione della loro restituzione all'uso pregresso laddove possibile) e dei reliquati particellari compresi tra la nuova infrastruttura e la viabilità interferita;*

- *interventi di inserimento paesaggistico - ambientale della nuova infrastruttura con previsione di filari, quinte arboree, macchie di vegetazione autoctona, ed altri interventi col verde diversificati intorno all'opera stessa. Allo scopo di garantire le maggiori probabilità di attecchimento, tutte le attività di piantagione, semina e trapianto verranno realizzati nei tempi e nei modi più coerenti con i caratteri autoecologici delle specie vegetali, con particolare riferimento ai periodi autunno - invernali per quelle arboree/arbustive e ai periodi primaverile - estivo per le erbacee.*

-in funzione dell'interferenza con aree a uliveto, così come individuati nell'elaborato a corredo del progetto "Q.01 Relazione Tecnico agronomica", potranno prendersi accordi con i proprietari dei fondi interferiti e prevedere l'espianto degli ulivi secolari e di quelli tutelati dalla L. R. 4 giugno 2007, n. 14, per un loro successivo reimpianto in aree da prevedersi. Parte degli stessi tuttavia potranno essere ripiantati nelle aree verdi all'interno delle rotatorie o degli svincoli, come da progetto. È infatti questa una scelta operata in quanto l'olivo costituisce l'elemento

vegetazionale più diffuso e caratterizzante l'intero paesaggio pugliese. In tal modo le opere civili inserite, saranno congruenti con l'intorno;

- lungo tutta l'infrastruttura, per evitare che la strada costituisca barriera agli spostamenti della fauna, è previsto di rendere permeabili i tratti in rilevato utilizzando gli elementi inseriti per la permeabilità idraulica come sottopassi faunistici. Intorno ai loro imbocchi, da entrambi i lati si inseriranno arbusti di richiamo."

- "recupero di tutte le aree di cantiere riportandole in primis al loro stato originario (ove possibile) e trasformando le stesse, in macchie naturalistiche, attraverso l'utilizzo di specie autoctone sia di tipo arbustivo che arboreo;

- sistemazione delle aree in prossimità degli svincoli e delle rotatorie di progetto, attraverso una progettazione di un sistema botanico/vegetazionale locale prevalentemente del tipo "tappezzanti" dal portamento basso (max 50 cm) e compatto;

- reperimento della copertura botanico/vegetazionale presso vivai in loco, in modo da utilizzare specie già acclimatate ed il cui attecchimento sarà ancor più garantito; per gli interventi "al margine" della direttrice viaria, si dovrà tener conto delle caratteristiche peculiari del luogo e dei materiali autoctoni, attraverso la realizzazione di muretti di contenimento "a secco", arredi vegetali, ecc."

- "in merito alla presenza dei muretti a secco, sarà privilegiato ovunque possibile il mantenimento e ripristino di quelli esistenti. Ove sia necessario il loro smantellamento si prevede la loro ricostruzione con il materiale precedentemente recuperato, mentre i nuovi muretti, previsti in progetto, saranno eseguiti con materiali, tecniche e caratteri salienti analoghi a quelli dei muretti esistenti, eventualmente recuperando il materiale rinveniente da muri che non sarà possibile mantenere. [...] La lunghezza complessiva dei muretti da smantellare e ricostruire, comprensivo di quelli presenti sui due lati della strada, è pari a circa 7.500 m".

Descrizione del contesto paesaggistico di riferimento

Per quanto attiene alla tutela paesaggistica ed alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), il tracciato d'intervento interessa gli ambiti paesaggistici "*Arco Ionico Tarantino*" e "*Tavoliere Salentino*" e le relative figure territoriali "L'anfiteatro e la piana tarantina" e "Le Murge Tarantine".

L'Arco Ionico Tarantino è caratterizzato dalla particolare conformazione orografica con successione di gradini e terrazzi con cui l'altopiano murgiano degrada verso il mare disegnando una sorta di anfiteatro naturale; presenta una continua successione di superfici pianeggianti, variamente estese e digradanti verso il mare, raccordate da gradini con dislivelli diversi. Nei pressi della città di Taranto, in diretta prossimità del tratto iniziale dell'intervento infrastrutturale, si evidenzia la presenza di piccole zone umide come la Riserva Naturale Orientata Regionale "Palude La Vela" e l'area di Salina Grande. Il riconoscimento di valori paesaggistici intrinseci ha determinato l'istituzione di numerose forme di tutela relative alla conservazione della biodiversità, quali la Riserva Naturale Orientata Regionale "Palude La Vela", la ZSC "Mar Piccolo" e recentemente, il "Parco Naturale Regionale Mar Piccolo", istituito con Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30, Pubblicata sul BURP n. 132 del 21.09.2020. Si tratta di aree ad alto valore naturalistico, talvolta proprio in ragione dello stato di abbandono, aree che rappresentano un grande potenziale in vista dello sviluppo di strategie progettuali tese a migliorare la qualità urbana, ambientale e paesaggistica dei luoghi e che presentano anche valore storico-testimoniale.
La grande varietà geomorfologica dell'ambito si riflette in una complessa articolazione di paesaggi rurali, caratterizzato da un sistema di masserie a maglie molto larghe, immerso all'interno di una matrice agricola a vigneto, associato localmente al seminativo e intervallato unicamente dai centri urbani e dal relativo mosaico perturbano, con l'entroterra del litorale a Est di Taranto che ha subìto la pervasività della dispersione insediativa costiera.
Quanto alle componenti percettive, l'arco ionico tarantino, per la spettacolarità e singolarità della sua conformazione morfologica, rappresenta uno dei grandi orizzonti regionali. In particolare, l'area di intervento è in rapporto con i rilievi aventi pareti con pendenze molto accentuate che si staccano nettamente dal paesaggio circostante, dominando il panorama del Golfo di Taranto, la vallata che si estende tra Grottaglie e San Giorgio Ionico e l'estesa pianura fino

a Pulsano e Leporano. Il PPTR, difatti, individua tra i punti panoramici potenziali il belvedere dei centri storici sulla serra Belvedere (San Giorgio Ionico, Roccaforzata, Faggiano e San Crispieri).

Il *Tavoliere Salentino* è caratterizzato da un vasto bassopiano piano-collinare, a forma di arco, che si sviluppa a cavallo della provincia Tarantina orientale e la provincia Leccese settentrionale. In un ambito a forte vocazione turistica per la presenza di significative porzioni di fascia costiera la pressione residenziale turistico/ricettiva appare una delle maggiori criticità, sia per la trasformazione delle aree naturali sia per la pressione sugli ecosistemi in generale e sulla conservazione dei valori paesaggistici. Inoltre, grandi criticità sono legate all'ambito insediativo e alla salvaguardia dei caratteri originari, produttivi e paesaggistici, del paesaggio agrario, in particolare del vigneto. L'infrastrutturazione viaria, anche nei tracciati proposti, incide su aspetti insediativi, crescita delle periferie, intensificazione del carico insediativo, e contribuisce alla progressiva rottura del peculiare rapporto tra insediamento e campagna.

Interferenze con le tutele previste dal PPTR

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., che gli interventi (riferibili alla Regionale n. 8 e connessa viabilità minore da Talsano ad Avetrana e afferenti agli Itinerari Grottaglie-Mare e Ostuni Francavilla-Manduria-Mare)" proposti interferiscono con beni e ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato:

1. 5_Ambiti Paesaggistici;
2. 6.1.1_Componenti geomorfologiche;
3. 6.1.2_Componenti idrologiche;
4. 6.2.1_Componenti botanico-vegetazionali;
5. 6.2.2_Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici;
6. 6.3.1_Componenti culturali e insediative;
7. 6.3.2_Componenti dei valori percettivi;
8. Rete_Tratturi_Quadro_di_Assetto approvato

Struttura idro-geo-morfologica

- *Beni paesaggistici:* i tracciati di progetto, per circa 300 ml, sono interessati da *"Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"*, e precisamente dal *"Canale Ostone"*, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;

- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* i tracciati di intervento interferiscono, per circa 1600 ml, con tratti del *"Reticolo idrografico di connessione della R.E.R"*, ed in particolare con tratti di *"Canali presso Palude Mascia"*, *"Lama presso Masseria del Marchese"*, *"Bocca di Boraco"*, *"Canale S. Nicola"**, *"Canale di S. Martino"*, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 47 delle NTA del PPTR; inoltre, i tracciati interferiscono, per circa 180 ml, con *"Lame e gravine"*, ed in particolare con *"Canale Loc. Cisaniello"*, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR; nel tratto terminale, in territorio di Avetrana, i tracciati interferiscono con *"Grotte"*, ed in particolare con *"Grotta del Sale"* e con *"Grotta dei Salti"*, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 55 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; infine, in territorio di Manduria, l'intervento lambisce *"Aree soggette a vincolo idrogeologico"*, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 43 e dalle direttive di cui all'art. 44 delle NTA del PPTR.

Struttura ecosistemica e ambientale

- *Beni paesaggistici:* il tracciato di progetto interessa*: "Parchi e riserve"*, ed in particolare la *"Riserva Naturale Regionale Orientata - Riserva del Litorale Tarantino Orientale"* disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR; inoltre, l'intervento intercetta piccoli lembi di *"Boschi"*, in territorio di Manduria, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle prescrizioni di cui all'art. 62 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* i tracciati di intervento sono interessati da "*Aree di rispetto dei boschi"* disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; nel tratto iniziale, il tracciato lambisce un' *"Area Umida"*, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 65 delle NTA del PPTR; inoltre, i tracciati interferiscono con *"Prati e pascoli naturali"*, nonché con *"Formazioni arbustive in evoluzione naturale"*, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 66 delle NTA del PPTR, *contrastando con le stesse*; gli interventi sono prossimi a *"Siti di rilevanza naturalistica"*, ed in particolare alle ZSC *"Mar Piccolo"* e *"Torre Colimena"*, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 73 delle NTA del PPTR; infine, gli interventi ricadono in *"Aree di rispetto dei Parchi e delle riserve regionali"*, ed in particolare nell' *"Area di rispetto del PNR Mar Piccolo"*, nonché nell' *"Area di rispetto della Riserva Naturale Regionale Orientata - Riserva del Litorale Tarantino Orientale"**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 72 delle NTA del PPTR contrastando con le stesse, laddove prevedono la trasformazione/rimozione di vegetazione naturale;

Struttura antropica e storico - culturale

- *Beni paesaggistici:* i tracciati di intervento interferiscono con una *"Zona di interesse archeologico"*, vincolo indiretto di cui al Decreto 05.02.2003, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle prescrizioni di cui all'art. 80 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* i tracciati di intervento interessano *"Aree di rispetto delle componenti culturali ed insediative"*, ed in particolare l'area di rispetto di *"Masseria Pietrapendola"*, *"Masseria della Marina"**, *"Masseria Quarto Grande"*, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; inoltre, il tracciato intercetta una *"Strada a Valenza Paesaggistica"*, la *"SP 111 TA"* disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 86, dalle direttive di cui all'art. 87 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

Analisi della situazione vincolistica in rapporto a beni architettonici e archeologici

I tracciati di progetto non interferiscono direttamente con vincoli inerenti beni architettonici decretati ai sensi degli art. 10, 12, 13 e 45 del D. Lgs. 42/2004 o interessati da procedimenti di vincolo in itinere, tuttavia intercettano il vincolo indiretto relativo alla villa romana attestata in località Palma (comune di Torricella), decretato con D.D.R. del 05.02.2003, limitatamente all'area a vincolo indiretto; si evidenzia, inoltre, che l'area a vincolo indiretto, unitamente a quella a vincolo diretto, sono state recepite - come sopra evidenziato – tra le componenti della Struttura antropica e storico-culturale del PPTR vigente come *Bene Paesaggistico - Zona di interesse archeologico.*
I contesti territoriali attraversati dalla strada in progetto, sono caratterizzati da un patrimonio archeologico denso, diffuso e documentato, come si evince dalla *Relazione delle indagini archeologiche* (elaborato B.4.7) e dalla *Carta archeologica* allegata (elaborati B.4.1-B.4.6), elaborate sulla base della valutazione del rischio archeologico redatta nel 2008 e aggiornata nel 2017. I tracciati di progetto interferiscono direttamente, non solo con il vincolo archeologico sopra citato, ma anche con numerose aree di dispersione di frammenti ceramici e altre evidenze, per le

quali sono state previste come forma di mitigazione degli impatti indagini archeologiche mirate, articolate in saggi di scavo e indagini georadar.

Analisi degli impatti sul paesaggio

In virtù del quadro normativo sopra delineato, per quanto attiene alla tutela e per le valutazioni richieste ex D. L.vo 152/2006 art. 27 bis e ss.mm.ii., la ex Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce e Taranto – le cui competenze, per quanto attiene la provincia di Taranto, sono ora in capo alla Scrivente - con la nota del 15.10.2020 (rif. Prot. MIBACT_SABAP_LE_0019124_P), non esprimendo parere favorevole, chiedeva integrazioni alla progettazione. L'atto di indirizzo manifestato nella nota di questo ufficio del 15.10.2020 riguardava i tratti di nuova realizzazione e in adeguamento di strade esistenti anche al fine di prevenire i rischi di distruzione del paesaggio agrario storicizzato (Componenti dei valori percettivi e Componenti culturali ed insediative) presente oggi anche se solo in forma residuale. I tratti di nuova realizzazione individuano un nuovo limite urbano che produce effetti sul rapporto tra città, fondi prossimi agli abitati e campagna. Pertanto si ritenne imprescindibile, chiedere, attraverso una messa in rilievo degli elementi peculiari del paesaggio agrario storicizzato, come strumento di contenimento e prevenzione dell'espansione urbana e della dispersione insediativa, trainata da fenomeni di edificazione lineare lungo le infrastrutture di nuova costruzione o potenziate. Il tutto per tutelare il sistema agro-ambientale, con la salvaguardia dell'integrità dei mosaici arborati e dei pascoli rocciosi e degli elementi di naturalità che compongono, per le aree indicate, elementi irrinunciabili del paesaggio.
L'attività istruttoria della Scrivente aveva ad esempio posto in evidenza come il progetto interagisse con quanto espresso dalle "Testimonianze della stratificazione insediativa – siti storico-culturali (siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico culturali di particolare valore paesaggistico in quanto espressione dei caratteri identitari del territorio regionale, come definiti al punto 2 lettera "a" dell'art. 76 delle N.T.A.; le relative misure di salvaguardia ed utilizzazione sono definite all'art. 81)" di seguito precisate: Area di rispetto delle testimonianze della stratificazione insediativa – siti storico-culturali (definiti al punto 3 dell'art. 76 delle N.T.A.; le relative misure di salvaguardia ed utilizzazione sono definite all'art. 82).

Rispetto a quanto evidenziato nella sopracitata nota prot. MIBACT_SABAP_LE_0019124, il proponente ha trasmesso (rif. Protocollo Provincia di Taranto, N.0026803/2021 del 04/08/2021) le proprie controdeduzioni ai pareri già resi nell'ambito della precedente fase procedimentale e i relativi elaborati oggetto di aggiornamento/integrazione:

– R.C.01Relazione di controdeduzioni del RUP;
– A.02Elenco prezzi unitari;
– A.03Computo metrico estimativo;
– A.04Quadro economico di progetto;
– A.06Analisi prezzi;
– M.03.05Progetto di mitigazione e compensazione ambientale;
– M.05 Valutazione Incidenza;
– M.05.05Individuazione aree di compensazione;
– Q.1Relazione tecnica agronomica;
– T.01Piano di utilizzo terre e rocce da scavo –Relazione;
– V.01Relazione VISS;
– Istanza procedura di deroga ai sensi dell'articolo 95 delle NTA del PPTR.

Analizzata tale documentazione, valutate le tavole di inserimento delle opere su ortofoto (rif. M.03.05_all_1 - Tavole di dettaglio su ortofoto), verificata la fattibilità e coerente finalità del Progetto di Mitigazione e Impatto Ambientale (rif. M.03.05_Progetto di mitigazione e compensazione ambientale), assodati i dati topografici degli elaborati organizzati nella cartella B.03 PAESAGGISTICA, preso atto delle interferenze delle opere da progetto nei contesti paesaggistici (Struttura Antropica e Storico – Culturale) con le relative tavole a corredo contenenti la documentazione fotografica dello stato dei luoghi (rif. 165_D_B.03.11, 165_D_B.03.12, 165_D_B.03.13, 165_D_B.03.14), facendo in tale sede riferimento alla progressiva chilometrica presente negli elaborati del proponente (rif. 165_D_B.03.04, 165_D_B.03.07, 165_D_B.03.10), si palesa la presenza di patrimonio architettonico di pregio (ad. esempio: Masseria Maviglia, Masseria Mirante, Masseria della Marina, Masseria Quarto

Grande), nella fascia di un chilometro, comunque ove si attestano visuali paesaggistiche e dei relativi punti di vista panoramici nel e sul paesaggio agrario storicizzato.

Di seguito e rispetto alla progressiva chilometrica prodotta dal Proponente, in elenco i punti di interferenza evidenziati, :

1. Km. 8- km. 9;
2. Km. 14- km. 16;
3. Km. 17- km. 18;
4. Km. 24- km. 25;
5. Km. 25- km. 26;
6. Km. 26- km. 27;
7. Km. 31- km. 33;
8. Km. 36- km. 37;
9. Km. 38- km. 40;
10. Km. 40- km. 41;
11. Km. 42;
12. Km. 46;
13. Km. 53;

A tal riguardo, condividendo le linee guida e la *ratio* presente nel Progetto di Mitigazione presentato (rif. M.03.05), la Scrivente evidenzia come le componenti percettive nelle fasce di territorio in esame, in assenza di riferimenti morfologici di rilievo, le relazioni visuali siano date da elementi antropici quali muri a secco, pagliare o edilizia dei beni rurali, campanili, cupole e torri che spiccano al di sopra degli olivi o ai confini di leggere depressioni. Il paesaggio percepito dalla rete stradale è caratterizzato da un mosaico di vigneti, oliveti, seminativo, colture orticole e pascolo; esso varia al variare della coltura prevalente, all'infittirsi delle trame agrarie e al densificarsi dei segni antropici storici come i muri a secco lungo le viabilità o i filari di alberi intorno alle masserie.

Analisi degli impatti sul patrimonio archeologico

In base al quadro delle numerosissime evidenze archeologiche rinvenute in superficie censiti negli studi specifici (*Relazione delle indagini archeologiche,* elaborato B.4.7; *Carta archeologica*, elaborati B.4.1-B.4.6), elaborati sulla base della valutazione del rischio archeologico redatta nel 2008 e aggiornata nel 2017, gli impatti sul patrimonio archeologico risultano nel complesso significativi in quanto le opere in progetto interferiscono direttamente non solo con il vincolo indiretto relativo alla villa romana di località Palma (D.D.R del 05.02.2003), ma con molti siti documentati da aree di frammenti fittili, anche di notevole estensione e con significative concentrazioni di materiali che possono far ipotizzare la presenza di depositi archeologici nel sottosuolo;
Gli impatti su stratigrafie o strutture eventualmente ancora conservate in subsidenza possono essere definiti nella loro effettiva portata in rapporto con le opere di progetto solo mediante l'esecuzione dei saggi di scavo e di pulizia del banco roccioso previsti, articolati come indicato nei suddetti elaborati (elaborati B.4.1-B.4.6, B.4.7), nonché mediante la realizzazione delle indagini geofisiche previste per l'UT. 5.
Per quanto attiene l'interferenza con l'area vincolata in località Palma (elaborato B.4.3, sito n. 15) e all'area di frammenti fittili individuata in superficie, più estesa di quella vincolata, (UT 1009) si prende atto che l'intervento previsto prevede l'allargamento della strada esistente "a raso" e alla stessa quota del piano di campagna attuale, senza significativi movimenti di terreno per realizzare fondazioni o rilevati. Si ritiene che i saggi di scavo previsti sui entrambi i lati della strada esistente da ampliare, articolati come indicato nel sopracitato elaborato B.4.3, garantiscano una campionatura adeguata a evitare danneggiamenti di depositi archeologici eventualmente conservati nel sottosuolo nel settore interessato dai lavori.
Nel condividere, in linea generale, le modalità indicate per le suddette indagini archeologiche, ritenute adatte a mitigare gli impatti nelle aree considerate a maggiore rischio, si specifica che tutti gli interventi dovranno essere concordati nelle fasi attuative con la Scrivente e condotti con la direzione scientifica della Scrivente, che nel caso di rinvenimenti potrà dettare ulteriori prescrizioni in corso d'opera ai fini della tutela archeologica.

Parere di competenza

In ragione della presente istruttoria, **questa Soprintendenza**, per quanto di propria competenza, esaminati gli elaborati progettuali e verificata la situazione vincolistica delle aree interessate dall'intervento in argomento, esprime **parere favorevole** alla realizzazione delle opere in progetto, ferma restando l'attivazione della procedura di autorizzazione paesaggistica in deroga ai sensi dell'art. 95 dell NTA del PPTR per i tratti non delocalizzabili che interferiscono con le tutele previste dal PPTR, nel rispetto delle seguenti condizioni, di seguito elencate dal nn.1 al n. 8:

1. sia applicato il Progetto di Mitigazione presentato nei contesti sottoposti a tutela ex PPTR (rif. Tavole PPTR: 5_Ambiti Paesaggistici, 6.1.1_Componenti geomorfologiche, 6.1.2_Componenti idrologiche; 6.2.1_Componenti botanico-vegetazionali, 6.2.2_Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici; 6.3.1_Componenti culturali e insediative, 6.3.2_Componenti dei valori percettivi, Rete Tratturi Quadro di Assetto approvato) per una fascia di incidenza e percezione visiva pari a km. 1.
   A tal riguardo si chiede, nelle more del procedimento in atto, una sintesi dettagliata delle opere civili che si andranno a realizzare e, in fase esecutiva del progetto, una comunicazione periodica con report e documentazione grafica e fotografica delle opere di smontaggio, rimontaggio dei muri a secco, del ripristino dei contesti afferenti all'edilizia rurale, della creazione di eventuali nuovi accessi alle masserie e comunque di quanto andrà a mutare, anche se con migliorie, l'attuale assetto paesaggistico tenendo come riferimento le "Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali" del PPTR (http://paesaggio.regione.puglia.it/PPTR_2013_07/4._Lo%20scenario%20strategico/4.4_Linee%20guida/4.4.6_Manufatti%20rurali.pdf)

2. in relazione al tratto di strada passante tra le masserie Pietrapendola e Monticchio, sia fornita la sezione stradale che analizza la percezione visiva reciproca tra la strada e gli edifici rurali; in conseguenza delle risultanze sia avviata con questa Soprintendenza una coprogettazione degli specifici interventi di mitigazione, da realizzare nel tratto di strada interessata da intervisibilità;

3. l'esecuzione delle indagini archeologiche, da svolgere secondo le modalità indicate nell'elaborato B.4.7, sarà affidata ad archeologi in possesso di adeguata formazione e qualificazione nel campo della ricerca archeologica e di comprovata esperienza, ai sensi dell'art. 25 co. 2 del D. Lgs 50/2016 e del Titolo II Capo I del D.M. 154/2017) e per la manodopera, da ditta in possesso di qualificazione OS 25.

4. qualora durante i lavori si evidenziassero strutture o stratigrafie di interesse archeologico, ai sensi degli artt. 28, 88, 90 e 175 del D. Lgs. 42/2004 i lavori dovranno essere sospesi informando prontamente questa Soprintendenza, che si riserva di richiedere adeguati approfondimenti di indagine, inclusi scavi in estensione, per stabilire natura ed entità del deposito archeologico; all'esito di tali approfondimenti la Scrivente potrà avviare i provvedimenti di tutela di competenza e richiedere modifiche al progetto originario per garantire la messa in sicurezza e la conservazione di quanto rinvenuto ai sensi della vigente normativa in materia di Beni Culturali.

5. in caso di rinvenimenti, sarà inoltre necessario effettuare il rilievo georeferenziato delle strutture e delle stratigrafie evidenziate ad opera di un tecnico-rilevatore con esperienza nel campo archeologico;

6. le analisi geofisiche previste dovranno essere effettuate da un geo-archeologo di comprovata esperienza o, in subordine, gli esiti delle stesse dovranno essere letti congiuntamente da un geologo e da un archeologo; nel caso si evidenziassero anomalie significative riconducibili a stratigrafie o strutture di interesse archeologico dovranno essere effettuati ulteriori saggi con funzione di campionatura dell'area da definire d'intesa con la Scrivente;

7. gli archeologi incaricati, in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori negli eventuali diversi settori di intervento, che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza scrivente, avranno cura di redigere e consegnare entro 30 giorni dalla fine dei lavori la documentazione cartacea, grafica e fotografica, secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che saranno fornite da questo Ufficio;

8. la data di inizio dei lavori, i nominativi degli archeologi incaricati e un cronoprogramma attendibile dei diversi interventi dovranno essere comunicati a questo Ufficio con congruo anticipo, in modo da consentire al personale competente per il territorio di effettuare i necessari sopralluoghi e indicare le modalità di controllo adeguate;

Gli oneri derivanti dalle prescrizioni di questa Soprintendenza devono considerarsi a carico della committenza.

Si fa presente, infine, che per gli interventi che interferiscono con l'area vincolata relativa alla villa romana in località Palma nel Comune di Torricella (D.D.R del 05.02.2003), a valle del procedimento in oggetto dovrà essere richiesta a questo Ufficio l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.lgs. 42/2004 (Autorizzazione ad interventi sui beni culturali).

Il Soprintendente
Dott.ssa BARBARA DAVIDDE*

Davidde Barbara
Ministero della cultura
12.10.2021
16:12:53
GMT+01:00

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Simonetta Previtero

Il funzionario archeologo
dott.ssa Annalisa Biffino

Il funzionario archeologo
dott.ssa Laura Masiello

*Documento firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate, sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.

MINISTERO DELLA CULTURA
SOPRINTENDENZA NAZIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO
Via Duomo, 33, 74123 Taranto (TA) Tel. 099/4713511 Fax 099/4713126 – 132
C.F. 90267250737 - Codice Univoco iPA: TYLIJN
Via Luigi Viola, 12 - 74121 (TA) Tel. 099/4525982
PEC: mbac-sn-sub@mailcert.beniculturali.it
PEO: sn-sub@beniculturali.it

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2231

Servizi di Trasporto Pubblico automobilistico integrativo e/o sostitutivo del servizio ferroviario - Proroga dello stato di emergenza al 31 marzo 2022 – Indirizzi volti all'adozione delle misure di cui all'art. 92, commi 4-ter e 4-quater del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (conv. con Legge 24 aprile 2020, n. 27).

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, dott.ssa Anna MAURODINOIA, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL, dal Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità e confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, riferisce quanto segue.

Premesso che:

- la soddisfazione dei bisogni di mobilità espressi sul territorio regionale della Puglia è garantita anche attraverso l'erogazione, in conformità alla L.R. n. 18/2002, di servizi di trasporto pubblico operanti su una molteplicità di reti di trasporto per le quali, secondo quanto previsto dal Piano Triennale dei Servizi di TPRL 2015/2017 approvato con DGR 598/2016, sono in atto attività di razionalizzazione, riprogrammazione e riclassificazione dei servizi da parte delle Autorità competenti di livello regionale e locale utili ad efficientare la spesa pubblica concorrendo alla copertura dei costi del servizio;
- il vincolo legislativo, contenuto nell'art. 3-bis, del decreto legge n. 138/2011 (convertito con legge n. 148/2011), recepito, *ratione materiae*, nell'art. 2 della legge regionale n. 24/2012, impone l'esercizio e l'organizzazione unitaria dei servizi di trasporto pubblico locale secondo Ambiti Territoriali Ottimali;
- l'impulso alla unitaria razionalizzazione e gestione delle reti ed al conseguente efficientamento dei servizi di trasporto pubblico automobilistico è parte della complessiva attività di revisione ed ammodernamento della *governance* del settore, che la Regione Puglia ha avviato sin dall'approvazione della citata L.R. n. 24/2012, identificando l'estensione degli Ambiti Territoriali Ottimali in quella provinciale per ciò che attiene ai servizi di trasporto pubblico locale espletati con modalità automobilistica urbana ed interurbana;
- attraverso la deliberazione di Giunta Regionale n. 598/2016, di approvazione del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti, nonché del Piano Triennale dei Servizi 2015-2017, erano stati forniti, in linea con le statuizioni del D.Lgs. n. 422/1997, i principi guida della pianificazione e della programmazione, a livello regionale, utili a concretizzare il predetto ammodernamento della *governance* con il fine di fornire idonei indirizzi per l'efficace, efficiente ed economico esercizio delle reti di trasporto pubblico afferenti agli Ambiti Territoriali Ottimali;
- in particolare, il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017, confermando l'estensione degli Ambiti Territoriali Ottimali identificati nella L.R. n. 24/2012, definiva il contesto di riferimento di ogni singolo Ambito pugliese nell'ambito dei quali saranno riorganizzati e, conseguentemente, esercìti, i servizi di trasporto pubblico locale così come confermato dalla successiva DGR n. 207/2019;
- la DGR n. 207 del 5 febbraio 2019 aveva accertato il sostanziale autocontenimento della domanda di trasporto automobilistica extraurbana all'interno dei confini provinciali riconoscendo soddisfatte le necessità dei servizi di mobilità tra le diverse provincie, dalla rete ferroviaria dell'ambito regionale;
- con la D.G.R. n. 2304 del 09/12/2019 e s.m.i. la Giunta regionale ha deliberato la Determinazione dei Servizi minimi di TPRL, dei Costi standard (quale elemento di riferimento per la quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta per gli EE.LL. che affidano servizi di TPL), nonché di attribuzione delle risorse del Fondo Regionale Trasporti (F.R.T.) attribuite a ciascun Ambito Territoriale Ottimale;
- l'operatività dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale interurbano, in Puglia, è garantita anche attraverso l'erogazione di servizi di trasporto passeggeri su strada operati, per conto di Regione Puglia quale Ente affidante, dalle Società Ferrovie del Gargano s.r.l., Ferrovie Appulo-Lucane s.r.l., Ferrotramviaria s.p.a. e Ferrovie del sud-est e servizi automobilistici s.r.l. secondo la disciplina fissata dai rispettivi contratti di servizio in scadenza al 31.12.2021, come di seguito riassunti:

Ferrovie del Gargano s.r.l.	rep. 011019 del 29.12.2009
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	rep. 011095 del 30.12.2009
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 019362 del 05.07.2017
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 015049 del 31.05.2013
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 010999 del 17.12.2009
Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici s.r.l.	rep. 011020 del 29.12.2009

- il quadro riorganizzativo dell'intero sistema pugliese dei servizi di traporto pubblico delineato attraverso la DGR 1221/2013 di approvazione del Piano di Riclassificazione dei servizi automobilistici esercìti da imprese ferroviarie, nonché attraverso la successiva DGR 598/2016 di approvazione del PTS 2015/2017 e, da ultimo, attraverso la DGR 2304/2019 di determinazione dei servizi minimi descrive, quale assetto programmatico definitivo, l'esercizio di tutti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri su strada a titolarità degli Ambiti Territoriali Ottimali provinciali, ricomprendendo, dunque, in tali reti provinciali, anche i servizi di trasporto automobilistico attualmente resi dalle imprese ferroviarie innanzi descritte nell'ambito dei relativi contratti di servizio in scadenza il prossimo 31.12.2021;
- in tale quadro si colloca l'espletamento degli adempimenti prodromici a dare corso alle procedure di affidamento che, in attuazione del processo di riorganizzazione del trasporto pubblico regionale e locale previsto anche dal Piano Triennale dei Servizi 2015-2017, gli Ambiti Territoriali Ottimali hanno attivato al fine di adeguare la gestione e l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico automobilistico agli indirizzi regionali, nonché alle disposizioni normative e regolatorie vigenti in materia.

Dato atto che:

- in data 23.12.2016 era stato trasmesso l'avviso di pre-informazione successivamente pubblicato sulla GUCE n. GU/S S250 del 28.12.2016 - 461635-2016-IT, ai fini della procedura aperta per l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano di competenza dell'ATO regionale Puglia, avviso successivamente ritirato alla luce dei risultati degli studi di stima della domanda di trasporto pubblico locale eseguita attraverso l'impiego di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di trasporto e di cui si è data ampia evidenza con la DGR 207/2019;
- in data 23.12.2016 era stato trasmesso l'avviso di pre-informazione successivamente pubblicato sulla GUCE n. GU/S S250 del 28.12.2016 - 461636-2016-IT, ai fini della procedura aperta per l'affidamento della gestione e dell'esercizio degli auto servizi di trasporto pubblico locale automobilistico urbano ed extraurbano di competenza dell'ATO Città Metropolitana di Bari;
- in data 28.12.2016 era stato trasmesso l'avviso di pre-informazione successivamente pubblicato sulla GUCE n. GU/S S252 del 30.12.2016 - 464991-2016-IT, ai fini della procedura aperta per l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano di competenza dell'ATO Provinciale BAT;
- in data 26.01.2017 era stato trasmesso l'avviso di pre-informazione successivamente pubblicato sulla GUCE n. GU/S S20 del 28.01.2017 - 34097-2017-IT, ai fini della procedura aperta per l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico urbano ed extraurbano di competenza dell'ATO Provincia di Lecce;
- in data 27.01.2017 era stato trasmesso l'avviso di pre-informazione successivamente pubblicato sulla GUCE n. GU/S S22 del 01.02.2017 - 38152-2017-IT, ai fini della procedura aperta per l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi del trasporto pubblico locale automobilistico urbano ed extraurbano di competenza dell'ATO Provincia di Brindisi;
- in data 27.01.2017 era stato trasmesso l'avviso di pre-informazione successivamente pubblicato sulla GUCE n. GU/S S22 del 01.02.2017 - 38434-2017-IT, ai fini della procedura aperta per l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano di competenza dell'ATO Provincia di Taranto, successivamente rettificato con pubblicazione su GU/S S44 del 03.03.2017- 81179-2017-IT;

- in data 29.12.2016 era stato trasmesso l'avviso di pre-informazione successivamente pubblicato sulla GUCE n. GU/S S253 del 31.12.2016 - 466414-2016-IT, ai fini della procedura aperta per l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico urbano ed extraurbano di competenza dell'ATO Provincia di Foggia, successivamente rettificato con pubblicazione su GU/S S32 del 15.02.2017 - 58463-2017-IT;
- con la D.G.R. n. 26 del 13/01/2020 la Giunta regionale aveva definito, ai sensi dell'art. 3, comma 3, lett. e) della Legge Regionale n. 18/2002 e s.m.i, lo "schema tipo" del bando di gara a celebrarsi, quale atto prodromico allo svolgimento, da parte degli EE.LL, delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico automobilistico urbani ed extraurbani;
- anche in ragione della complessità dell'articolato processo di devoluzione delle competenze oggi poste in capo agli Ambiti Territoriali Ottimali, l'*iter* di formale approvazione dei Piani di Bacino Territoriali di competenza degli ATO, seppur avviato, non risulta ancora per tutte le Province completato con la conseguenza che le gare per l'affidamento dei servizi, benché formalmente avviate con la pubblicazione degli avvisi di pre-informazione al mercato, non risultano ancora concluse;

DATO altresì ATTO CHE, ad oggi, gli Enti di governo dell'Ambito Territoriale Ottimale provinciale hanno in corso le procedure di approvazione degli atti necessari ad affidare l'esercizio dei servizi di trasporto di propria competenza secondo l'assetto pianificatorio delineato dal Piano Triennale dei Servizi 2015/2017, approvato con DGR 598/2016 e dalla successiva determinazione dei livelli di servizi minimi occorsa con DGR 2304/2019. In particolare:

- la Provincia di Foggia, , con nota prot. n. 20552 del 23.04.2021 ha celebrato, lo scorso 06.05.2021, la conferenza di servizi, ex art. 11 L.R. n. 18/2002, finalizzata all'adozione del Piano Provinciale di Bacino del Trasporto pubblico locale, attività che, nella nota prot. n. 32909 del 23/06/2021 la medesima Provincia comunica, potrà avvenire entro il mese di settembre 2021. Inoltre, con la medesima comunicazione, ha fornito indicazioni circa lo stato di attuazione delle attività di ricognizione dei beni essenziali, oltre a dati e informazioni utili alla procedura di affidamento, ovvero alle attività condotta di concerto con i propri consulenti in ordine all'espletamento degli "adempimenti previsti";
- la Provincia di Barletta-Andria-Trani (BAT), ha approvato il Piano Provinciale di Bacino del TPL, ex art. 11 L.R. n. 18/2002, con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 39 del 04/08/2020. La Provincia BAT è l'unica provincia pugliese a non essere titolare di un contrato di servizio per il servizio di trasporto pubblico, poiché istituita successivamente all'anno 2004, di affidamento dei servizi di TPL provinciale. L'Ente ha avviato le procedure di ricognizione dei beni essenziali oltre che di dati e informazioni necessari alla predisposizione degli atti di gara. Con note prot. n. 5472-21 del 15/03/2021 e prot. n. 11901-21 del 26/05/2021 ha reso note le difficoltà che ostacolano la completa disponibilità dei predetti dati ed informazioni. Ad oggi è in corso il completamento della procedura di ricognizione dei predetti dati;
- la Provincia di Brindisi, con Deliberazione del Consiglio provinciale n. 11 del 07/05/2021 ha adottato, ai sensi dell'art. 11 della L.R. n. 18/2002, finalizzata all'approvazione del Piano Provinciale di Bacino del Trasporto pubblico locale. Con Deliberazione n. 12, di pari data, del medesimo Organo, l'Ente ha "*fornito indirizzo politico amministrativo sull'opportunità di procedere, prioritariamente, ad una valutazione della sussistenza dei requisiti giuridici ed economici finalizzato ad un affidamento diretto alla (predetta) società partecipata*". Inoltre con nota prot. n. 20950 del 23/06/2021 comunica di avere in corso di definizione le procedure di *procurement* per il servizio di consulenza dedicato alla elaborazione degli atti economico-finanziari utili alla procedura di gara;
- la Città Metropolitana di Bari con nota prot. n. 52970 del 08/06/2021 manifesta il perdurare delle criticità nelle procedure di reperimento dei dati e delle informazioni utili alla strutturazione degli atti economico-finanziari utili alla procedura di gara oltre che alla necessaria ricognizione dei beni essenziali per il servizio da affidare.

- la Provincia di Lecce, ha adottato il Piano Provinciale di Bacino del TPL con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 13 del 24/06/2020. Ha inoltrato ad ART la Relazione d'affidamento (ex Misura 4, p.to 11 della delibera ART n. 48/2017). In data 06/05/2021, ha ottenuto parere favorevole alla Relazione sui lotti di cui alla Misura 2, p.to 2 della delibera ART n. 48/2017 ed ha concluso Atto convenzionale con il Comune di Lecce relativo alla Delega ex L.R. n. 52/2019 circa all'affidamento, da parte del medesimo Comune, del contratto di servizio per il trasporto pubblico urbano. Con nota prot. n. 26639 del 23/06/2021, la Provincia ha comunicato, tra l'altro, che le attività di elaborazione del PEF sono in corso la cui versione preliminare potrà essere disponibile entro il 31/07/2021. Comunica inoltre che la pubblicazione della procedura di gara potrà avere luogo entro il 31/11/2021.
- La Provincia di Taranto, con deliberazione del Consiglio Provinciale n n. 14 del 09/04/2021 ha disposto il rinvio della calendarizzata approvazione della proposta di Piano Provinciale di Bacino fornendo, al contempo, indirizzo a "*verificare la fattibilità di una gestione in house del Ctp*". Con nota prot. n. 21111 del 23/06/2021 ha comunicato la sussistenza di criticità nell'iter procedurale finalizzato all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di competenza dell'Ambito anche in considerazione del perdurare della fase approvativa del citato Piano. Successivamente con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 49 del 01/07/2021 ha approvato il Piano Provinciale di Bacino del Trasporto Pubblico Locale del rispettivo ATO (art. 11, c. 2 L.R. n. 18/2002)

Considerato che:

- l'epidemia di COVID-19 diffusa in tutti gli Stati membri dell'Unione aveva costituito e costituiva ancora allora una grave emergenza sanitaria per i cittadini e le imprese mondiali con la diretta conseguenza di aver generato un vero e proprio shock economico dovuto sia alla perturbazione delle catene di approvvigionamento in relazione all'offerta che ad una riduzione della domanda che ha penalizzato imprese e dipendenti, in particolare nei settori della sanità, del turismo, della cultura, del commercio e dei trasporti;
- in seguito alla dichiarazione dello stato di emergenza internazionale di salute pubblica da parte dell'OMS, il Presidente del Consiglio dei Ministri, il 31 gennaio 2020, aveva deliberato lo stato d'emergenza nazionale, per la durata di sei mesi, come previsto dalla normativa vigente, al fine di consentire l'emanazione delle necessarie ordinanze di Protezione Civile;
- con Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18 "Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19", convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 18 il Governo nazionale per contrastare gli effetti dell'emergenza coronavirus sull'economia nazionale aveva approvato il cosiddetto Decreto "Cura Italia";
- l'art 92 "Disposizioni in materia di trasporto" del succitato decreto, al comma 4-ter aveva disposto che "*Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; ……."*subordinandone l'efficacia (comma 4-quater) all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea;
- con riferimento all'art. 92, c. 4-quater del D.L. n. 18/2020, nell'ambito delle necessarie interlocuzioni tra le autorità italiane (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Dipartimento per le Politiche Europee) e la Commissione Europea, quest'ultima con nota congiunta della DG Mobilità e Trasporti e della DG Concorrenza, avente prot. MOVE.A.4/EG/MOVE.A.4(2020)3829643 del 01/07/2020, ha rappresentato quanto segue.

  La pandemia da COVID-19 ha causato scompensi finanziari importanti per i servizi di trasporto pubblico, creando altresì una situazione di incertezza quanto al ritorno ad un regime ordinario. Tale

situazione può richiedere provvedimenti di emergenza volti a garantire la continuità dei servizi. Questa eventualità è espressamente prevista all'articolo 5, paragrafo 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, con una limitazione sulla durata massima di tali contratti.
In conclusione, nell'ipotesi in cui le misure disposte dall'Italia si inquadrassero nel Regolamento (CE) n. 1370/2007, esse beneficerebbero di una presunzione di conformità, e non richiederebbero la previa notifica alla Commissione sulla base dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

- con decreto-legge n. 221 del 24/12/2021 è stato prorogato, fino al 31 marzo 2022, lo stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili.

DATO altresì atto che:

- la disciplina nazionale, ivi compresa quella contenuta nell'art. 92, c. 4-ter del decreto-legge 34/2020, e regionale sulle modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico dei passeggeri su strada risulta direttamente integrata dalle previsioni di cui al Reg. (CE) 1370/2007 e ss.mm. e ii.
- inoltre, il ridetto Reg. (CE) 1370/2007 e ss.mm. e ii., limitatamente ai contratti di servizio pubblico aggiudicati ai sensi dell'art. 5, par. 1 o par. 3 o par. 3-ter, prevede che le relative compensazioni "[…] *non possa(no) superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore di servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole*" (art. 4, par. 1) e che le stesse siano "[…] inoltre *conformi alle disposizioni dell'allegato […]*" al medesimo regolamento (art. 6, par. 1);

Rilevato che:

- la riorganizzazione, tutt'ora in corso, della *governance* regionale dei servizi di trasporto pubblico nonché le procedure di individuazione del soggetto gestore, per ogni ATO, dei medesimi servizi di TPL di passeggeri su strada unitamente alla attuale condizione di imminente scadenza dei contratti di servizio innanzi descritti configura un oggettiva condizione di imminente pericolo di dell'interruzione dei servizi in argomento, con riferimento a tutti i contratti di servizio che verranno a scadenza entro la data del 31.12.2021;
- la risoluzione di tale critica situazione impone l'adozione di misure emergenziali volte a tutelare il superiore interesse pubblico connesso alla prosecuzione regolare del servizio pubblico di trasporto;
- stante l'iter procedurale già avviato dagli Ambiti Territoriali Ottimali, relativamente alla selezione del soggetto affidatario dei servizi, così come riprogrammati secondo gli indirizzi regionali di cui innanzi, l'art. 92, comma 4-quater del D.L. n. 18/2020, consente di procedere alla proroga dei contratti di servizio in scadenza al 31.12.2021 con decorrenza da tale data e durata massima fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza sanitaria, ovvero per il tempo strettamente necessario al completamento delle procedure di affidamento con gara già avviate e fino al subentro del soggetto gestore del servizio di trasporto pubblico automobilistico individuato a livello di Ambito Territoriale Ottimale;
- risulta necessario procedere, in ragione della suindicata proroga ed ai sensi del citato art. 7 par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, alla pubblicazione degli avvisi di rettifica ai richiamati avvisi di preinformazione;
- con riferimento alla computazione delle compensazioni per le obbligazioni di servizio pubblico rivenienti dall'esecuzione dei contratti di servizio in argomento, limitatamente alle prestazioni di esercizio dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri su strada, è necessario avviare un procedimento di compatibilizzazione delle medesime rispetto alla disciplina, innanzi richiamata, del Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii.;
- la necessità di compatibilizzare le compensazioni per l'assolvimento degli OSP (corrispettivo) da riconoscere alle imprese per effetto della proroga, pro-quota servizi automobilistici, dei contratti di servizio in scadenza la 31.12.2021, deve essere compiutamente soddisfatta attraverso

l'implementazione della contabilità regolatoria, relativa alle gestioni in argomento, secondo i criteri, le disposizioni, e le misure che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato e/o adotterà, tra cui, non esaustivamente: la Delibera ART n. 45/2015, la Delibera ART 154/2019, Delibera ART n. 65/2020 e la Delibera ART n. 113/2021;

- l'art. 8 dei contratti di servizio in argomento è già previsto che "*Resta ad esclusivo carico della Società il rischio di impresa connesso ad ogni eventuale disavanzo gestionale non coperto, per qualsiasi causa, dai corrispettivi di cui al precedente punto 1 o da ricavi di ogni genere.*";
- all'art. 18 c.1, dei medesimi contratti, è già previsto l'impegno delle società a strutturare, per i servizi oggetto del contratto, il conto economico per dettagliati centri di costo e ricavo, separando contabilmente l'attività del servizio di trasporto ed evidenziando i criteri di diversa attribuzione dei centri di costo e ricavo, nonché gli indici di produttività;
- al netto della necessità, innanzi descritta, di compatibilizzazione della compensazione per OSP da riconoscere alle imprese, la facoltà di proroga dei contratti di servizio in scadenza, pro-quota servizio automobilistico, dovrà prevedere - nel rispetto del nuovo termine di scadenza sopra individuato - la prosecuzione della gestione del servizio agli stessi patti e condizioni già contenuti nell'originario contratto di servizio, secondo lo schema di atto di proroga contrattuale in allegato A al presente atto per costituirne parte integrante;
- con DGR n. 2048/2021 la Giunta regionale ha esteso "*al 31/12/2022 quanto previsto dalla D.G.R. n. 850/2021, sull'ordinabilità, secondo effettiva necessità, e conseguentemente, sulla finanziabilità dei servizi aggiuntivi di TPRL connessi all'emergenza COVID-19 e comunque sino a concorrenza della copertura finanziaria prevista.*" (rif.to appendici contrattuali sottoscritte con Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. – rep. 023931 del 13/09/2021 - , Ferrotramviaria s.p.a. - rep. 023928 del 13/09/2021-, Ferrovie del Gargano s.r.l.- rep. n. 23626 del 08/02/2021 - e Ferrovie del Sud-Est e Servizi automobilistici s.r.l. - rep. n. 023618 del 05/02/2021 -, necessari a fronteggiare le limitazioni dei posti offerti sui mezzi del trasporto pubblico locale di cui alla Ordinanza del Ministro della Salute di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili del 30/08/2021;

DATO altresì atto che il complessivo procedimento di analisi tecnico-giuridica del contratto di servizio allegato, ai fini della presente deliberazione, è stata supportata da Deloitte Legal starl, giusta Atto Dirigenziale n. 163 del 16/12/2021 del dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità.

Per quanto innanzi rappresentato,

stante l'imminente scadenza, al 31.12.2021, dei contratti di servizio, di cui innanzi, regolanti l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico sul territorio regionale, preso atto che l'iter avviato dalle Province e dalla Città Metropolitana di Bari, quali Organi di Governo d'Ambito degli ATO di cui alla L.R. n. 24/2012, non risulta ancora concluso, anche per la mancata definizione di fondamentali atti prodromici quali l'approvazione dei Piani di Bacino Territoriali da parte di tutti i soggetti interessati, nonché per l'emergenza sanitaria in atto, occorre scongiurare il rischio d'interruzione di servizio pubblico per i servizi di trasporto attualmente di competenza dalla Regione Puglia, in aderenza all'art. 92, comma 4-ter del D.L. 17 marzo 2020, n. 18, sino al subentro del nuovo gestore dei servizi individuato in esito alle gare avviate dagli Organi di Governo d'Ambito e comunque non oltre un periodo massimo compatibile con il predetto articolo ovvero sino al 31/03/2023

GARANZIE DI RISERVATEZZA

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge n. 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

***

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. k) della L.R. 7/97, propone alla Giunta di adottare il seguente atto finale disponendo:

1. Di prendere atto di quanto indicato in narrativa.
2. Di demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica, ex art. 7, par. 2 Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., alla pre-informazione al mercato n. 461635-2016-IT, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa.
3. Di esprimere indirizzo agli Organi di Governo d'Ambito, ex L.R. n. 24/2012, a procedere alla pubblicazione degli avvisi di rettifica, ex art. 7, par. 2 Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., di propria competenza.
4. Di prorogare, senza soluzione di continuità, ai sensi dell'art. 92 co. 4-ter del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18 (convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27), fino alla data di subentro del nuovo gestore del servizio di trasporto pubblico regionale locale automobilistico individuato dagli ATO di cui alla L.R. n. 24/2012 e comunque non oltre il 31/03/2023 i contratti di servizio di trasporto automobilistico, incluse le relative appendici contrattuali per l'esercizio dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico connessi all'emergenza COVID-19, di seguito indicati:

Ferrovie del Gargano s.r.l.	rep. 011019 del 29.12.2009
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	rep. 011095 del 30.12.2009
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 019362 del 05.07.2017
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 015049 del 31.05.2013
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 010999 del 17.12.2009
Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici s.r.l.	rep. 011020 del 29.12.2009

5. Di disporre che i corrispettivi massimi dovuti, per le prestazioni contrattuali oggetto di proroga, rimangano quelli attualmente singolarmente identificati nei relativi contratti e che, fermo restando tale limite massimo, sia comunque rideterminata, a consuntivo, la quota effettivamente dovuta dei medesimi corrispettivi, e conseguentemente che rispetto a quanto previsto dagli articoli 4 e 6, nonché all'Allegato al Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., la suddetta quota sia rideterminata utilizzando le misure regolatorie e gli annessi schemi di contabilità regolatoria e rendicontazione/riclassificazione, utili allo scopo, che la Regione Puglia e/o Autorità di Regolazione dei Trasporti hanno adottato od adotteranno.
6. Di approvare lo schema di atto di proroga in allegato A alla presente deliberazione, da sottoscrivere tra Regione Puglia e società affidataria dei relativi servizi di trasporto pubblico, che tra l'altro prevede - nel rispetto del nuovo termine di scadenza individuato ed al netto della rideterminazione, a consuntivo, della quota effettivamente riconoscibile della compensazione per l'assolvimento delle OSP contrattualizzate - la prosecuzione nella gestione del servizio di trasporto automobilistico agli stessi patti e condizioni contenuti negli attuali contratti di servizio.
7. Di autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'atto di proroga, di cui allo schema in allegato A, con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione dell'atto alla data di decorrenza del medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
8. Di notificare il presente atto alle società interessate.

9. Di trasmettere il presente atto, per doverosa conoscenza, ai Prefetti della Puglia.
10. Di trasmettere il presente atto agli Organi di Governo d'Ambito di cui alla L.R. n. 24/2012.
11. Di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL *Antonio V. SCARANO*

Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità *Carmela IADARESTA*

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni sulla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità *Vito Antonio ANTONACCI*

L'ASSESSORE PROPONENTE
L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile *Anna MAURODINOIA*

L A G I U N T A

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
- viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

Per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, condivise e approvate:

1. Di prendere atto di quanto indicato in narrativa.
2. Di demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica, ex art. 7, par. 2 Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., alla pre-informazione al mercato n. 461635-2016-IT, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa.
3. Di esprimere indirizzo agli Organi di Governo d'Ambito, ex L.R. n. 24/2012, a procedere alla pubblicazione degli avvisi di rettifica, ex art. 7, par. 2 Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., di propria competenza.
4. Di prorogare, senza soluzione di continuità, ai sensi dell'art. 92 co. 4-ter del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18 (convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27), fino alla data di subentro del nuovo gestore del servizio di trasporto pubblico regionale locale automobilistico individuato dagli ATO di cui alla L.R. n. 24/2012 e comunque non oltre il 31/03/2023 i contratti di servizio di trasporto automobilistico, incluse le relative appendici contrattuali per l'esercizio dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico connessi all'emergenza COVID-19, di seguito indicati:

Ferrovie del Gargano s.r.l.	rep. 011019 del 29.12.2009
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	rep. 011095 del 30.12.2009

Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 019362 del 05.07.2017
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 015049 del 31.05.2013
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 010999 del 17.12.2009
Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici s.r.l.	rep. 011020 del 29.12.2009

5. Di disporre che i corrispettivi massimi dovuti, per le prestazioni contrattuali oggetto di proroga, rimangano quelli attualmente singolarmente identificati nei relativi contratti e che, fermo restando tale limite massimo, sia comunque rideterminata, a consuntivo, la quota effettivamente dovuta dei medesimi corrispettivi, e conseguentemente che rispetto a quanto previsto dagli articoli 4 e 6, nonché all'Allegato al Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., la suddetta quota sia rideterminata utilizzando le misure regolatorie e gli annessi schemi di contabilità regolatoria e rendicontazione/riclassificazione, utili allo scopo, che la Regione Puglia e/o Autorità di Regolazione dei Trasporti hanno adottato od adotteranno.
6. Di approvare lo schema di atto di proroga in allegato A alla presente deliberazione, da sottoscrivere tra Regione Puglia e società affidataria dei relativi servizi di trasporto pubblico, che tra l'altro prevede - nel rispetto del nuovo termine di scadenza individuato ed al netto della rideterminazione, a consuntivo, della quota effettivamente riconoscibile della compensazione per l'assolvimento delle OSP contrattualizzate - la prosecuzione nella gestione del servizio di trasporto automobilistico agli stessi patti e condizioni contenuti negli attuali contratti di servizio.
7. Di autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'atto di proroga, di cui allo schema in allegato A, con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione dell'atto alla data di decorrenza del medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
8. Di notificare il presente atto alle società interessate.
9. Di trasmettere il presente atto, per doverosa conoscenza, ai Prefetti della Puglia.
10. Di trasmettere il presente atto agli Organi di Governo d'Ambito di cui alla L.R. n. 24/2012.
11. Di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO

Iadaresta Carmela
28.12.2021 16:04:37
GMT+01:00

ALLEGATO A

ATTO DI PROROGA AL CONTRATTO DI SERVIZIO
PER L'ESERCIZIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

AI SENSI DELL'ART. 92, COMMA 4-*ter* DEL DECRETO LEGGE 17 MARZO 2020, n. 18
CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA LEGGE 24 APRILE 2020, n. 27

tra

la Regione, con sede in Bari, Lungomare N. Sauro, 33 codice fiscale 80017210727, rappresentata dall'ing. Carmela Iadaresta, che interviene ed agisce in qualità di Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità (di seguito, per brevità, anche denominata "**Regione**" o "**Ente affidante**"),

e

l'impresa esercente affidataria **[•]**, con sede in [•],via [•], c.f. [•] e p.iva [•], ai fini del presente atto rappresentata dal [•] sig. [•] (di seguito denominata anche solo "**[•]**" o "**Affidatario**"),

ciascuna, singolarmente considerata, di seguito denominata anche solo la "**Parte**" ed entrambe, congiuntamente considerate, anche solo le "**Parti**",

premesso che

a) con contratto di servizio rep. [•] del [•] sottoscritto tra le Parti ai sensi dell'art. 19 della L.R. 31.10.2002 n. 18 e ss.mm.ii. (di seguito, denominato il "**Contratto**"), l'Ente affidante ha affidato a [•], tra l'altro, l'esercizio del servizio di trasporto pubblico automobilistico integrativo e/o sostitutivo;

b) ai sensi dell'art. 3 del "**Contratto**", quest'ultimo aveva originaria durata di 6 (sei) anni a decorrere dal [•] e fino al [•];

c) il medesimo art. 3 del "**Contratto**" prevedeva la possibilità di rinnovare, di ulteriori 6 (sei) anni la durata del medesimo atto. In forze di tale previsione con DGR 1453/2013 la Giunta regionale ha esercitato la facoltà di prorogare, sino al 31.12.2021 il medesimo contratto;

d) il vincolo legislativo, contenuto nell'art. 3-bis d.l. 13.8.2011 n. 138 (convertito in legge 14.09.2011, n. 148), recepito, *ratione materiae*, nell'art. 2 della legge regionale 20.08.2012, n. 24, ha imposto l'esercizio e l'organizzazione unitaria dei servizi di trasporto pubblico locale secondo Ambiti Territoriali Ottimali;

e) con DGR 1221/2013 la Giunta Regionale adotta il Piano di Riclassificazione dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi esercìti dalle imprese ferroviarie, nel caso di specie anche attraverso il "**Contratto**", identificando i servizi suscettibili di attribuzione alla programmazione dei bacini di mobilità (*rectius* Ambiti Territoriali Ottimali, ex L.R. n. 24/2012) oltre a quelli da riconvertire in servizi ferroviari;

f) il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017 di cui alla DGR 598/2016 e la successiva DGR 207/2019 confermando l'estensione degli Ambiti Territoriali Ottimali identificati nella L.R. n. 24/2012, hanno definito il contesto di riferimento di ogni singolo Ambito pugliese secondo cui saranno riorganizzati e, conseguentemente, esercìti, i servizi di trasporto pubblico locale esercìti dalle imprese ferroviarie con modalità automobilistica, di cui al presente atto;

g) in tale quadro si colloca l'espletamento degli adempimenti prodromici a dare corso alle procedure di

affidamento che gli Ambiti Territoriali Ottimali sono tenuti ad attivare mediante l'approvazione dei Piani di Bacino Territoriali del trasporto pubblico locale;

h) allo stato, anche in ragione della complessità dell'articolato processo di devoluzione delle competenze oggi poste in capo agli Ambiti Territoriali Ottimali, l'*iter* di gara delle Province risulta non ancora concluso;

i) nelle more della definizione del suddetto *iter*, non è stato possibile dare corso agli ulteriori adempimenti finalizzati all'attivazione della procedura di affidamento volta all'individuazione del nuovo soggetto gestore del trasporto pubblico locale automobilistico d'Ambito;

j) allo stato, in ragione della crisi pandemica da Covid-19 ancora in atto, l'Ente Affidante intende esercitare la facoltà di proroga dell'affidamento in atto, fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza oggi prevista al 31 marzo 2022;

k) la prossima scadenza del "**Contratto**" al 31.12.2021 rischia di determinare l'interruzione del servizio di trasporto pubblico locale automobilistico, non essendo la stessa compatibile con le tempistiche necessarie all'attivazione ed all'espletamento delle procedure di affidamento predette;

l) la risoluzione di tale situazione di elevata criticità impone l'adozione di misure emergenziali volte a tutelare il superiore interesse pubblico connesso alla prosecuzione regolare del servizio pubblico di trasporto;

m) in aderenza al disposto dell'art. 92 co. 4-ter del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18 (convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27) e conformemente alle linee di indirizzo fornite all'Ente Affidante dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. [•] del [•], tenuto conto dell'emergenza sanitaria in corso, dell'esigenza di garantire entro tempi rapidi uno stabile assetto della gestione del servizio di trasporto pubblico locale automobilistico negli Ambiti Territoriali Ottimali di riferimento dei servizi di cui al "**Contratto**", nonché in ragione dell'imminente concreto rischio di interruzione del servizio pubblico di trasporto di che trattasi sono state avviate, dalla Regione Puglia, le opportune iniziative volte ad addivenire con la massima possibile urgenza alla stipulazione con [•] di un accordo consensuale di proroga, senza soluzione di continuità, della gestione del servizio di trasporto automobilistico integrativo e/o sostitutivo alle stesse condizioni, al netto della necessità di compatibilizzare le compensazioni per l'assolvimento delle relative OSP all'art. 4, par. 1 ed all'art. 66, par. 1 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss.mm. e ii.;

tutto ciò premesso e considerato, **le Parti convengono e stipulano quanto segue:**

Art. 1 – Premesse ed Allegati

Le Premesse e gli Allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente "**Contratto di Proroga**".

Costituiscono Allegati al presente "**Atto di Proroga**" tutti i documenti identificati nel presente "**Atto di Proroga**" come tali.

Art. 2 – Proroga del Contratto

La durata del "**Contratto**" viene prorogata - ai sensi e per gli effetti dell'art. dell'art. 92 co. 4-ter del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18 ed a decorrere dalla data di scadenza dell'affidamento attualmente individuata nel 31.12.2021 – fino alla data di subentro del nuovo gestore del servizio di trasporto pubblico regionale locale automobilistico individuato dagli ATO di cui alla L.R. n. 24/2012 e comunque non oltre la data del 31.03.2023;

Art. 3 – Oggetto del Contratto

Con eccezione della modifica della durata contrattuale e della necessità di compatibilizzare le compensazioni per l'assolvimento delle relative OSP all'art. 4, par. 1 ed all'art. 66, par. 1 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss.mm. e ii., ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 del presente "**Atto di Proroga**", le Parti espressamente convengono che la gestione del servizio prosegua ai medesimi patti, e condizioni di cui al "**Contratto"** vigente al 31.12.2021 e conseguentemente riconoscono e confermano la piena validità delle pattuizioni di cui al Contratto medesimo nonché del Regolamento europeo n. 1370/2007 e ss.mm e ii. e delle norme nazionali e regionali, a cui si lo stesso si conforma.

Art. 4 – Corrispettivo

Il corrispettivo massimo potenzialmente riconoscibile all'Affidatario per l'assolvimento delle prestazioni di esercizio del servizio di trasporto pubblico automobilistico integrativo e/o sostitutivo è quello attualmente identificato nel "Contratto", così come sino ad oggi riveniente dall'applicazione dell'adeguamento inflattivo di cui alla L.R. n. 18/2002.

La quota di corrispettivo effettivamente riconoscibile all'Affidatario è quella riveniente dalla compatibilizzazione del medesimo corrispettivo massimo a quanto previsto dagli articoli 4 e 6, nonché all'Allegato al Reg. 1370/2007 e ss.mm. e ii., utilizzando le misure regolatorie e gli annessi schemi di contabilità regolatoria e rendicontazione/riclassificazione, utili allo scopo, che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato e/o adotterà.

A consuntivo, entro il 15 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, l'Affidatario rende disponibili le rendicontazioni/riclassificazioni e gli schemi di contabilità regolatoria (di cui alla Delibera ART n. 113/2021 o successive *ratione temporis* vigenti e/o agli eventuali schemi medio tempore adottati dalla Regione), certificati da revisore contabile, della gestione relativa al servizio di trasporto pubblico in argomento, attraverso le/i quali è computata la effettiva quota di corrispettivo dovuta per l'assolvimento delle prestazioni di cui al presente "**Atto di Proroga**". Le eventuali partite dare/avere tra le Parti sono regolate entro l'anno corrente di riferimento e, comunque, entro il termine del rapporto *inter partes.*

Ai fini della determinazione dell'utile ragionevole valgono le deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Art. 5 – Cauzione

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 103 del D.Lgs. n. 50/2016, a garanzia degli impegni assunti con il presente atto, [•] ha prorogato dal [•] al [•] la cauzione definitiva già prestata con garanzia fideiussoria

n. [•] in data [•] rilasciata da [•] che, controfirmata dalle Parti, costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto anche se ad esso non materialmente allegata.

Art. 6 – Tracciabilità dei flussi finanziari

L'Impresa [•], ai sensi dell'art. 3 della legge 13.08.2010 n. 136 e s.m.i., assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari ivi previsti, accettando espressamente che il presente "**Atto di Proroga**" sarà risolto di diritto in tutti i casi in cui le transazioni siano eseguite senza avvalersi degli strumenti di pagamento previsti da detta norma.

A tal proposito, l'Impresa [•] ha comunicato che il conto corrente è quello aperto presso la banca [•] – IBAN [•].

La persona delegata ad operare su suddetto conto corrente è [•], nato/a [•], il [•], codice fiscale [•].

Art. 7 – Spese contrattuali e registrazione

Sono a carico dell'Impresa [•] tutte le spese del "**Atto di Proroga**" e tutti gli oneri connessi alla sua stipulazione, compresi quelli tributari, fatta eccezione per l'IVA che rimane a carico dell'Ente affidante.

Art. 8 – Rinvio

Per quanto non contenuto nel presente atto, le Parti rinviano espressamente alle clausole del "**Contratto**", del quale reciprocamente danno atto, accettandone *in toto* il contenuto.

Art. 9 – Trasparenza

Con la stipula del presente "**Atto di proroga**", l'Affidatario dichiara di essere informato e di esprimere il proprio consenso e di non opporsi alla eventuale comunicazione e/o diffusione da parte del Committente del contenuto del presente "**Atto di proroga**" nella misura necessaria per il perseguimento di eventuali obblighi di trasparenza e di pubblicità.

Art. 10 – Trattamento dei dati personali

A) Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all'esecuzione del presente "**Atto di proroga**", ciascuna delle Parti tratterà dati personali acquisiti nella fase di gestione per le finalità amministrative e/o contabili e per la corretta esecuzione di tutto quanto previsto, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. n. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. n. 101/2018 e s.m. e i., 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 "**Atto di proroga**" (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).

B) Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti nell'ambito della fase di esecuzione del presente "**Atto di proroga**" rientrano nelle categorie dei "Dati Comuni" acquisiti direttamente dalle Parti contraenti o dai dipendenti dei contraenti: dati anagrafici, dati di contatto.

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

C) Dati di contatto di Titolari e DPO

I riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per la Regione Puglia:

Titolare del Trattamento è Regione Puglia rappresentato dal Presidente della Giunta Regionale ed il rappresentante designato al trattamento per conto del Titolare è il Dirigente pro-tempore della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, ing. Carmela Iadaresta, contattabile all'indirizzo mail: c.iadaresta@regione.puglia.it, con sede legale in Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 – BARI;

Il Data Protection Officer (responsabile per la protezione dei dati) è la dr.ssa Rossella CACCAVO, contattabile all'indirizzo mail: rpd@regione.puglia.it.

Per l'Affidatario [•]:

Titolare del Trattamento è [•], contattabile all'indirizzo mail [•] con sede legale in [•], contattabile all'indirizzo mail [•]

Il Data Protection Officer è [•], contattabile all'indirizzo mail [•].

D) Conservazione dei dati

I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente "**Atto di proroga**" 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 "**Atto di proroga**".

E) Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Bari,_____

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Puglia _____

Per [•] _____

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2234

Stanziamento di contributi per l'acquisto di servizi e forniture in favore delle Polizie locali al fine di contrastare episodi criminosi nei Comuni di Foggia, San Severo, Barletta, Andria e Trani.

Il Presidente della Giunta Regionale, sulla base dell'istruttoria espletata dal Funzionario istruttore confermata dal Dirigente della Sezione Enti Locali e dal Segretario Generale della Presidenza, riferisce quanto segue:

con Delibera del 7 dicembre 2020, n. 1974, la Giunta Regionale ha approvato l'adozione del modello organizzativo denominato "MAIA 2.0";

il predetto provvedimento prevede, alle dirette dipendenze della Segreteria Generale della Presidenza, la Sezione "Enti Locali", con il compito di coordinarne le attività relative ai temi di propria competenza;

con D.P.G.R. n. 22 del 22.01.2021 è stata emanata l'"Adozione atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0";

con D.G.R. n. 1927 del 22 ottobre 2019 è stato conferito l'incarico di direzione della Sezione Enti Locali al Dott. Antonio Tommasi;

con D.G.R. n. 2092 del 18 novembre 2019 è stato confermato l'incarico al Dott. Antonio Tommasi ed è stata stabilita la decorrenza effettiva a decorrere dal 19 novembre 2019;

con L.R. 30 dicembre 2020, n. 35, sono state emanate le *Disposizioni per la formazione del bilancio 2021 e bilancio pluriennale 2021-2023 della Regione Puglia (Legge di stabilità regionale 2021)*.

con L.R. 30 dicembre 2020, n. 36, è stato approvato il *Bilancio di previsione della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2021 e pluriennale 2021-2023*.

con DGR n. 71 del 18 gennaio 2021 la Giunta Regionale ha approvato il Documento tecnico di accompagnamento e il Bilancio finanziario gestionale 2021-2023.

CONSIDERATO l'incremento di episodi criminosi nei Comuni di Foggia, San Severo, Barletta, Andria e Trani e che procurano allarme sociale nelle relative popolazioni;

RITENUTO pertanto doversi potenziare i comandi di Polizia locale dei suddetti territori attraverso l'erogazione di contributi straordinari per l'acquisto di servizi e forniture atti a contrastare gli episodi criminosi;

DATO ATTO:

- delle specifiche competenze della Regione Puglia in materia di sanità pubblica, protezione civile e sicurezza del cittadino;

- che attraverso le attività delle Polizie Locali possono essere dispiegate azioni finalizzate al contrasto di episodi criminosi nei Comuni di Foggia, San Severo, Barletta, Andria e Trani;

VISTI:

- l'art. 15 della Legge 7 agosto 1990, n.241, ai sensi del quale le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento, in collaborazione, di attività di interesse comune;

- l'art. 1, co. 439 della legge 27 dicembre 2006 n.296, per la realizzazione di programmi straordinari di incremento di servizi di polizia, di soccorso tecnico urgente e per la sicurezza dei cittadini;

VISTO il d.lgs. 23 giugno 2011, n. 118, come integrato dal d.lgs. 10 agosto 2014 n. 126 "Disposizioni integrative e correttive del d.lgs. 118/2011, recante disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della l. 42/2009;

DATO ATTO dell'approvazione della L.R. n. 48 del 30/11/2021 recante "Assestamento e variazione al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2021 e pluriennale 2021-2023";

DATO ATTO CHE con successivi e separati provvedimenti, il Dirigente della Sezione Enti Locali, provvederà all'impegno di spesa ed alla liquidazione delle necessarie risorse economiche, come dettagliato nella sezione copertura finanziaria;

RITENUTO NECESSARIO dover provvedere allo stanziamento di contributi per un importo complessivo pari ad € 200.000,00 (duecentomilaeuro/00) per l'acquisto di servizi e forniture in favore delle Polizie locali al fine di contrastare episodi criminosi nei Comuni di Foggia, San Severo, Barletta, Andria e Trani;

DATO ATTO che detta somma sarà così suddivisa:
- € 50.000,00 (euro cinquantamila/00) in favore del Comune di Foggia;
- € 50.000,00 (euro cinquantamila/00) in favore del Comune di San Severo;
- € 34.000,00 (euro trentaquattromila/00) in favore del Comune di Barletta;
- € 33.000,00 (euro trentatremila/00) in favore del Comune di Andria;
- € 33.000,00 (euro trentatremila/00) in favore del Comune di Trani;

DATO ATTO della relativa disponibilità finanziaria sul **cap. U1010031 - "SPESE PER INTERVENTI FINALIZZATI ALL' INNOVAZIONE, MIGLIORAMENTO E POTENZIAMENTO DELLE POLIZIE LOCALI AI SENSI DELL' ARTICOLO 15 DELLA LEGGE REGIONALE N. 37 DEL 14/12/2011. TRASFERIMENTI CORRENTI ALLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE LOCALI";**

VERIFICA AI SENSI DEL DLG.s. 196/03
Garanzie alla riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 7 agosto 1990, n. 241 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 2016/679 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D. Lgs. 196/2003 e ss.mm.ii. ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5 maggio 2006, n. 5 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile.
Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

SEZIONE COPERTURA FINANZIARIA ai sensi del D.lgs. n.118/11 e ss.mm.ii.

La copertura finanziaria della spesa deliberata dal presente provvedimento pari a complessivi **€ 200.000,00 (duecentomila/00)** è assicurata dallo stanziamento del capitolo di spesa del bilancio vincolato U1010031, a seguito dell'approvazione della L.R. n. 48 del 30/11/2021 recante "Assestamento e variazione al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2021 e pluriennale 2021-2023", come segue:

BILANCIO AUTONOMO
Disposizione di prenotazione di impegno
Capitolo di spesa n. U1010031 - "SPESE PER INTERVENTI FINALIZZATI ALL' INNOVAZIONE, MIGLIORAMENTO E POTENZIAMENTO DELLE POLIZIE LOCALI AI SENSI DELL' ARTICOLO 15 DELLA LEGGE REGIONALE N. 37 DEL 14/12/2011. TRASFERIMENTI CORRENTI ALLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE LOCALI".
CRA: 3-3 Missione 3 Programma 1 Titolo 1 Codice piano dei conti: U.1.04.01.02.000
Spesa ricorrente – Codice UE: 8

Totale impegno da prenotare	€ 200.000,00
Esercizio finanziario 2021	€ 200.000,00

Con successivo provvedimento dirigenziale si procederà all'impegno ed alla liquidazione ed al pagamento delle somme da parte del Dirigente *pro tempore* della Sezione Enti Locali.

Il Presidente della Giunta Regionale, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. k), della legge regionale n. 7/97 e dell'art. 44, comma 4 lettera b) della L.R. n. 7/2004 e ss.mm.ii., richiamato il D.P.G.R. del 22 gennaio 2021, n. 22, *Adozione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0*",

PROPONE ALLA GIUNTA

1. di prendere atto di quanto riportato nelle premesse;
2. di prevedere il contributo di **€ 200.000,00 (duecentomila/00)**, così suddiviso: in favore dei Comuni di Foggia (€ 50.000,00), San Severo (€ 50.000,00), Barletta (€ 34.000,00), Andria (€ 33.000,00), Trani (€ 33.000,00) necessario per l'acquisto di servizi e forniture in favore delle rispettive Polizie locali al fine di contrastare episodi criminosi nei suddetti Comuni e nella Provincia BAT;
3. di approvare l'allegato schema del Protocollo d'Intesa - Allegato "A" del presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale - regolante i rapporti tra la Regione Puglia ed i Comuni di Foggia, San Severo, Barletta, Andria e Trani;
4. di prevedere che il predetto schema di Protocollo d'Intesa venga sottoscritto dal Presidente della Regione Puglia o da un suo delegato;
5. di prevedere che il contributo di cui sopra venga erogato in un'unica soluzione, mediante apposito atto dirigenziale di impegno di spesa, liquidazione e pagamento;
6. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale ed europea e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario Istruttore
(Dott.ssa Carmelina ROCCHIO)

Il Dirigente della Sezione Enti Locali
(Dott. Antonio TOMMASI)

Il Segretario Generale della Presidenza, ai sensi dell'art. 18, comma 1, del Decreto del Presidente della Giunta regionale 31 Luglio 2015 n. 443 e ss.mm.ii. NON RAVVISA osservazioni alla presente proposta di DGR.

Il Segretario Generale della Presidenza
(dott. Roberto VENNERI)

Il Presidente della Giunta Regionale
(dott. Michele EMILIANO)

LA GIUNTA

udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente della Giunta Regionale;
viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;
a voti unanimi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

1. **di prendere atto** di quanto riportato nelle premesse;

2. **di prevedere** il contributo di **€ 200.000,00 (duecentomila/00)**, così suddiviso: in favore dei Comuni di Foggia (€ 50.000,00), San Severo (€ 50.000,00), Barletta (€ 34.000,00), Andria (€ 33.000,00), Trani (€ 33.000,00) necessario per l'acquisto di servizi e forniture in favore delle rispettive Polizie locali al fine di contrastare episodi criminosi nei suddetti Comuni e nella Provincia BAT;

3. **di approvare** l'allegato schema del Protocollo d'Intesa - Allegato "A" del presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale - regolante i rapporti tra la Regione Puglia ed i Comuni di Foggia, San Severo, Barletta, Andria e Trani;

4. **di prevedere** che il predetto schema di Protocollo d'Intesa venga sottoscritto dal Presidente della Regione Puglia o da un suo delegato;

5. **di prevedere** che il contributo di cui sopra venga erogato in un'unica soluzione, mediante apposito atto dirigenziale di impegno di spesa, liquidazione e pagamento;

6. **di disporre** la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
ANNA LOBOSCO

Allegato A)

PROTOCOLLO D'INTESA
TRA
REGIONE PUGLIA E COMUNE DI …….

INERENTE

l'acquisto di servizi e forniture in favore della Polizia locale al fine di contrastare episodi criminosi nel Comune di ……

la Regione Puglia (di seguito denominata Regione) nella persona del Presidente p.t., di seguito congiuntamente definiti "Parti";

E

Il Sindaco p.t., in rappresentanza del Comune di …….

PREMESSI E CONSIDERATI

- l'incremento di episodi criminosi nel Comune di ..... che procurano allarme sociale nella relativa popolazione;
- le specifiche competenze della Regione Puglia in materia di sanità pubblica, protezione civile e sicurezza del cittadino;
- che attraverso le attività delle Polizie Locali possono essere dispiegate azioni finalizzate al contrasto di episodi criminosi nel Comune di .....;
- l'art. 15 della Legge 7 agosto 1990, n.241, ai sensi del quale le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento, in collaborazione, di attività di interesse comune;
- l'art. 1, co. 439 della legge 27 dicembre 2006 n.296, per la realizzazione di programmi straordinari di incremento di servizi di polizia, di soccorso tecnico urgente e per la sicurezza dei cittadini;

CONVENGONO DI STABILIRE QUANTO SEGUE

ARTICOLO 1

(Oggetto e finalità)

Il presente Protocollo d'intesa ha per oggetto l'adozione di linee d'azione volte all'acquisto di servizi e forniture in favore della Polizia locale al fine di contrastare episodi criminosi nel Comune di .....

ARTICOLO 2

(Modalità di esecuzione)

In esecuzione del presente Protocollo, ciascuna Parte si impegna a svolgere le attività di propria competenza con la massima cura e diligenza e a tenere informata l'altra Parte in merito all'andamento delle attività effettuate.

ARTICOLO 3

(Impegni delle parti)

Per lo svolgimento delle attività di cui al presente Protocollo, le Parti si impegnano come segue.

La **Regione Puglia** si impegna ad erogare il contributo straordinario per l'acquisto di servizi e forniture nei riguardi del Comune di .....;

Il Comune di ..... si impegna ad acquistare i servizi e le forniture necessarie per lo svolgimento delle attività di contrasto e repressione degli episodi criminosi all'interno del proprio territorio.

ARTICOLO 4

(Riservatezza)

Le Parti si impegnano a garantire che il personale preposto alle attività oggetto delpresente Protocollo assicuri la massima riservatezza dei dati e delle informazioni di cui sia venuto, in qualsiasi modo, a conoscenza.

ARTICOLO 5

(Trattamento dei dati)

La Regione Puglia ed il Comune di ....., si impegnano a trattare e custodire i dati e/o le informazioni relativi all'espletamento di attività riconducibili al presente Protocollo, in conformità alle misure e agli obblighi imposti dal regolamento UE 2016/679 sulla protezione dei dati.

Le Parti tratteranno in via autonoma i dati personali di rispettiva competenza, solo ed esclusivamente per le finalità connesse all'esecuzione del presente protocollo ed assumeranno – in relazione all'utilizzo dei dati in questione nell'ambito della propria struttura organizzativa – la qualifica di Titolari autonomi del trattamento ai sensi dell'articolo 4 n.7 del General Data Protection Regulation (GDPR), sia fra di loro che nei confronti dei soggetti cui si riferiscono i dati personali trattati, procedendo all'elaborazione di apposita Informativa Privacy ed all'implementazione del relativo Registro delle Attività di Trattamento ex art.30 GDPR.

ARTICOLO 6

(Comunicazioni)

Le comunicazioni relative al presente Protocollo sono inviate ai seguenti indirizzi:

- per la REGIONE PUGLIA: entilocali@pec.rupar.puglia.it;
- per il Comune: ……..

LETTO, APPROVATO E SOTTOSCRITTO.

BARI, Li_____

REGIONE PUGLIA
SEZIONE BILANCIO RAGIONERIA PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
(D. Lgs. n. 118/11 e s.m.i.)

UFFICIO	TIPO	ANNO	NUMERO	DATA
ELO	DEL	2021	14	29.12.2021

STANZIAMENTO DI CONTRIBUTI PER L'ACQUISTO DI SERVIZI E FORNITURE IN FAVORE DELLE POLIZIE LOCALI AL FINE DI CONTRASTARE EPISODI CRIMINOSI NEI COMUNI DI FOGGIA, SAN SEVERO, BARLETTA, ANDRIA E TRANI.

Si esprime: PARERE DI REGOLARITA'CONTABILE POSITIVO
LR 28/2001 art. 79 Comma 5

Responsabile del Procedimento

D.SSA REGINA STOLFA

Dirigente

D.SSA REGINA STOLFA

Firmato digitalmente da
REGINA STOLFA
C = IT
Data e ora della firma: 29/12/2021 13:38:12

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2239

Recepimento Accordo 5 maggio 2021 (Rep. Atti 49/CSR), in materia di requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici e delle linee guida di accreditamento delle strutture afferenti al programma di trapianto di cellule staminali emopoietiche (CSE).

Il Presidente Michele Emiliano, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente del "Servizio Strategie e Governo dell'Assistenza Territoriale-Rapporti Istituzionali e Capitale Umano SSR" e confermata dal Dirigente della Sezione "Strategie e Governo dell'Offerta", riferisce quanto segue.

Visti:

- il D.Lgs. 502/1992 e s.m.i., all'art. 2, co. 1, attribuisce alle Regioni l'esercizio delle funzioni legislative ed amministrative in materia di assistenza sanitaria ed ospedaliera, nel rispetto dei principi stabiliti dalle leggi nazionali;
- l'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo n. 281/1997, che affida alla Conferenza permanente per i Rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di promuovere e sancire accordi tra Governo, Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano, in attuazione del principio di leale collaborazione, al fine di coordinare l'esercizio delle rispettive competenze e svolgere attività di interesse comune.
- il decreto legislativo n. 191/2007, recante "Attuazione della direttiva 2004/23/CE sulla definizione delle norme di qualità e di sicurezza per la donazione, l'approvvigionamento, il controllo, la lavorazione, la conservazione, lo stoccaggio e la distribuzione di tessuti e cellule umani", ed in particolare, l'art. 6, comma 1, il quale prevede che, con accordo in sede di Conferenza permanente per i Rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, siano definiti i requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici degli istituti e le linee guida per l'accreditamento, sulla base delle indicazioni all'uopo fornite dal Centro nazionale trapianti e dal Centro nazionale sangue, per le rispettive competenze.
- l'Accordo tra il Ministro della Salute, le Regioni e le Province autonome del 10 luglio 2003 (Rep. atti n. 1770/CSR) sul documento recante: "Linee guida in tema di raccolta, manipolazione e impiego clinico delle cellule staminali emopoietiche (CSE), con il quale sono state definite le caratteristiche generali delle strutture coinvolte nell'attività di trapianto di CSE.
- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome del 5 ottobre 2006 (Rep. atti n. 2637/CSR) in materia di ricerca e reperimento di cellule staminali emopoietiche presso registri e banche italiane ed estere.
- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome del 29 aprile 2010 (Rep. atti n. 57/CSR) recante "Definizione dei poli di funzionamento del Registro nazionale italiano Donatori di Midollo Osseo, sportello unico per la ricerca e reperimento di cellule staminali emopoietiche da donatore non consanguineo.
- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome del 16 dicembre 2010 (Rep. atti n. 242/CSR) sui requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici delle attività sanitarie dei servizi trasfusionali e delle unità di raccolta e sul modello per le visite di verifica.
- l'Accordo, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo n. 281/1997, sul documento recante "Revisione dell'Accordo Stato Regioni 10 luglio 2003 (Rep. atti 1770/CSR), in attuazione dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo n. 191/2007, per la definizione dei requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici e delle linee guida di accreditamento delle strutture afferenti al programma di trapianto di cellule staminali emopoietiche (CSE)", sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 5 maggio 2021 (Rep. atti n. 49/CSR).

Considerata:

- la necessità, ai sensi dell'art. 6, comma 1, del decreto legislativo n. 191/2007, di definire i requisiti minimi

organizzativi, strutturali e tecnologici specifici degli Istituti dei tessuti di cui all'art. 3, comma 1, lettera q) del medesimo decreto, per lo svolgimento delle attività di lavorazione, conservazione, stoccaggio e distribuzione di CSE ai fini di trapianto, con esclusione delle banche di sangue del cordone ombelicale, in conformità ai requisiti stabiliti dal decreto legislativo n. 191/2007 e dal decreto legislativo n. 16/2010.

- l'esigenza di definire, ai sensi dell'art. 6, del decreto legislativo n. 191/2007, oltre i requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici specifici degli Istituti dei tessuti e le linee-guida per l'accreditamento degli stessi, anche i requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici e le linee-guida per l'accreditamento dei Programmi di trapianto (PT) di CSE, nonché di tutte le strutture afferenti ai PT, sulla base del collegamento funzionale esistente tra le medesime.

Atteso che:

- alla luce delle intervenute normative nazionali e dell'Unione Europea nel settore dei tessuti e cellule, si è rilevata la necessità di rinnovare, sostituendolo con l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome del 5 maggio 2021 (Rep. atti n. 49/CSR), l'Accordo tra il Ministro della Salute, le Regioni e le Province autonome del 10 luglio 2003 (Rep. atti n. 1770/CSR), recante : "Linee guida in tema di raccolta, manipolazione e impiego clinico delle cellule staminali emopoietiche (CSE)", e di considerare superata la circolare del Ministro della Sanità n. 10/1986 inerente ai Centri per il trapianto di midollo, al fine di costituire un unico e completo documento di riferimento per lo svolgimento dell'attività di trapianto di CSE, comprendente i requisiti minimi e le linee guida di accreditamento relativi a tutte le strutture coinvolte nel trapianto di CSE, ivi compresa l'Unità clinica per l'impiego terapeutico.
- le Regioni e le Province autonome sulla base dei requisiti specifici definiti con il suddetto Accordo del 5 maggio 2021 (Rep. atti n. 49/CSR), verificata la conformità delle unità afferenti al PT ai predetti requisiti, autorizzano e accreditano i PT di CSE, specificandone le unità afferenti e la tipologia di attività clinica di trapianto svolta (autologo adulto, autologo pediatrico, allogenico adulto, allogenico pediatrico, misto adulto/pediatrico);
- le Regioni e le Province autonome, ai fini dell'autorizzazione e dell'accreditamento del PT, organizzano, avvalendosi dei propri organismi tecnici e congiuntamente al CRT, al CNT ed al CNS per gli ambiti di rispettiva competenza, visite di verifica ed adeguate misure di controllo presso le Unità afferenti al PT, al fine di accertare la conformità ai requisiti definiti dall'Accordo e il mantenimento degli standard di accreditamento;
- entro sei mesi dalla data di pubblicazione del citato accordo nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano devono provvedere al recepimento del medesimo;
- le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, entro dodici mesi dal recepimento dell'accordo, sulla base della programmazione regionale e nell'ottica della razionalizzazione dell'impiego delle risorse del SSN, sentito il CNT, stabiliscono i PT di CSE attivi nel territorio regionale, necessari per il soddisfacimento dei fabbisogni assistenziali specialistici/trapiantologici dell'utenza, tenendo conto dei dati derivanti dalla mobilità sanitaria e dai percorsi assistenziali/diagnostici-terapeutici;
- le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano che ricevono istanza di autorizzazione/accreditamento di un PT di nuova istituzione o di rinnovo attivano le procedure per dare seguito alla richiesta;
- le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano stabiliscono la collocazione dei PT di nuova istituzione nel rispetto di quanto previsto dal decreto del Ministro della salute n. 70/2015, al fine di garantire elevati livelli di qualità e sicurezza nell'erogazione dei previsti livelli essenziali di assistenza in materia di trapianto di CSE;
- il monitoraggio della attività previste dall'accordo citato, è effettuato dalle Regioni e dalle Province autonome, attraverso i Centri regionali trapianti e con il coordinamento del CNT.

Atteso altresì che:

- gli articoli 2, comma 1, lett. b) e art. 4, comma 1 del Decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, affidano

alla Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il compito di promuovere e sancire accordi tra Governo e Regioni, in attuazione del principio di leale collaborazione, al fine di coordinare l'esercizio delle rispettive competenze e svolgere attività di interesse comune;

- ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera i) dell'Intesa, le Regioni devono trasmettere al Ministero della Salute e al Ministero dell'Economia e delle Finanze i provvedimenti con i quali vengono posti in essere i contenuti degli accordi sanciti, appunto, in Conferenza Stato – Regioni, sia pure per quelli ritenuti rilevanti nell'applicazione dei Livelli Essenziali di Assistenza.

GARANZIE DI RISERVATEZZA

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D. Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. n. 118/2011 E SS.MM.II

La presente deliberazione non comporta implicazioni dirette e/o indirette, di natura economico – finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.
La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sul Fondo sanitario Regionale.

Il Presidente, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi della L. R. n. 7/97, art. 4, lett. K, propone alla Giunta:

1. di recepire l'Accordo ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo n. 281/1997, sul documento recante "Revisione dell'Accordo Stato Regioni 10 luglio 2003 (Rep. atti 1770/CSR), in attuazione dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo n. 191/2007, per la definizione dei requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici e delle linee guida di accreditamento delle strutture afferenti al programma di trapianto di cellule staminali emopoietiche (CSE)" (Rep. atti n. 49/CSR del 05/05/2021) di cui all'Allegato che, composto di n. 49 (quarantanove) fogli, è parte integrante e sostanziale del presente schema di provvedimento;
2. di stabilire che, con successivo Regolamento regionale, con il supporto del Centro Regionale Trapianti (CRT) e Centro Regionale Sangue (CRS), saranno definiti i requisiti strutturali, organizzativi e tecnologici delle strutture afferenti al programma di trapianto di cellule staminali emopoietiche (CSE), nonché le relative procedure di autorizzazione all'esercizio e accreditamento istituzionale. Resta inteso la vigenza dei requisiti, di cui all'Accordo Stato – Regioni n. 49/CSR del 05/05/2021 dalla data di pubblicazione del presente schema di provvedimento sul Bollettino Ufficiale, secondo le modalità ivi descritte;
3. di stabilire che, entro dodici mesi dalla data di recepimento del succitato accordo, sulla base della programmazione regionale e nell'ottica della razionalizzazione dell'impiego delle risorse del SSN, la Regione Puglia, sentito il CNT ed il CRT nonché il CRS, definirà i PT di CSE attivi nel territorio regionale, necessari per il soddisfacimento dei fabbisogni assistenziali specialistici/trapiantologici dell'utenza, tenendo conto dei dati derivanti dalla mobilità sanitaria e dai percorsi assistenziali/diagnostici-terapeutici;
4. di trasmettere il presente provvedimento, per il tramite della Sezione "Strategie e Governo dell'Offerta" ai Direttori Generali delle A di notificare il presente provvedimento, a cura della Sezione "Strategie e governo dell'Offerta" al Direttore Generale dell'A.Re.S.S., ai Direttori Generali delle ASL, delle Aziende Ospedaliero Universitarie, degli IRCCS pubblici e privati, degli Enti Ecclesiastici nonché ai Direttori del CRS e CRT, nonché al Coordinatore della Rete Ematologica Pugliese (REP);

5. di trasmettere il presente provvedimento, per il tramite della Sezione "Strategie e Governo dell'Offerta" al Ministero della Salute – Tavolo di Verifica LEA;
6. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul BURP.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto della normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, predisposto dal Servizio Strategie e Governo dell'Assistenza Territoriale, ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

La Dirigente del Servizio: Antonella CAROLI

Il Dirigente della Sezione: Nicola LOPANE

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento NON ravvisa la necessità di esprimere, sulla proposta di delibera, osservazioni, ai sensi del combinato disposto degli artt. 18 e 20 del DPGR n.443/2015 e ss.mm.ii.

Il Direttore di Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale:
Vito MONTANARO

Il Presidente della Giunta Regionale: Michele EMILIANO

LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente;
- viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge

DELIBERA

1. di recepire l'Accordo ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo n. 281/1997, sul documento recante "Revisione dell'Accordo Stato Regioni 10 luglio 2003 (Rep. atti 1770/CSR), in attuazione dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo n. 191/2007, per la definizione dei requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici e delle linee guida di accreditamento delle strutture afferenti al programma di trapianto di cellule staminali emopoietiche (CSE)" (Rep. atti n. 49/CSR del 05/05/2021) di cui all'Allegato che, composto di n. 49 (quarantanove) fogli, è parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

2. di stabilire che, con successivo Regolamento regionale, con il supporto del Centro Regionale Trapianti (CRT) e Centro Regionale Sangue (CRS), saranno definiti i requisiti strutturali, organizzativi e tecnologici delle strutture afferenti al programma di trapianto di cellule staminali emopoietiche (CSE), nonché le relative procedure di autorizzazione all'esercizio e accreditamento istituzionale. Resta inteso la vigenza dei requisiti, di cui all'Accordo Stato – Regioni n. 49/CSR del 05/05/2021 dalla data di pubblicazione del presente schema di provvedimento sul Bollettino Ufficiale, secondo le modalità ivi descritte;

3. di stabilire che, entro dodici mesi dalla data di recepimento del succitato accordo, sulla base della programmazione regionale e nell'ottica della razionalizzazione dell'impiego delle risorse del SSN, la Regione Puglia, sentito il CNT ed il CRT nonché il CRS, definirà i PT di CSE attivi nel territorio regionale, necessari per il soddisfacimento dei fabbisogni assistenziali specialistici/trapiantologici dell'utenza, tenendo conto dei dati derivanti dalla mobilità sanitaria e dai percorsi assistenziali/diagnostici-terapeutici;

4. di trasmettere il presente provvedimento, per il tramite della Sezione "Strategie e Governo dell'Offerta" ai Direttori Generali delle A di notificare il presente provvedimento, a cura della Sezione "Strategie e governo dell'Offerta" al Direttore Generale dell'A.Re.S.S., ai Direttori Generali delle ASL, delle Aziende Ospedaliero

Universitarie, degli IRCCS pubblici e privati, degli Enti Ecclesiastici nonché ai Direttori del CRS e CRT, nonché al Coordinatore della Rete Ematologica Pugliese (REP);

5. di trasmettere il presente provvedimento, per il tramite della Sezione “Strategie e Governo dell’Offerta” al Ministero della Salute – Tavolo di Verifica LEA;

6. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul BURP.

Il Segretario della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO

Lopane Nicola
29.12.2021 10:51:21
GMT+01:00

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCIE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

Accordo, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul documento recante "Revisione dell'Accordo Stato Regioni 10 luglio 2003 (Rep. Atti 1770/CSR), in attuazione dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 191, per la definizione dei requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici e delle linee guida di accreditamento delle strutture afferenti al programma di trapianto di cellule staminali emopoietiche (CSE)".

Rep. Atti n. 69/CSR del 5 maggio 2021

LA CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E BOLZANO

Nella odierna seduta del 5 maggio 2021:

VISTO l'articolo 4, comma 1 del decreto legislativo 28 agosto 197, n. 281, che affida a questa Conferenza il compito di promuovere e sancire accordi tra Governo, Regioni e Province autonome di Trento e di Bolzano, in attuazione del principio di leale collaborazione, al fine di coordinare l'esercizio delle rispettive competenze e svolgere attività di interesse comune;

VISTO il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 191, recante "Attuazione della direttiva 2004/23/CE sulla definizione delle norme di qualità e di sicurezza per la donazione, l'approvvigionamento, il controllo, la lavorazione, la conservazione, lo stoccaggio e la distribuzione di tessuti e cellule umani", ed in particolare l' articolo 6, comma 1, il quale prevede che, con accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, siano definiti i requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici degli istituti dei tessuti e le linee guida per l'accreditamento, sulla base delle indicazioni all'uopo fornite dal Centro nazionale trapianti e dal Centro nazionale sangue, per le rispettive competenze;

VISTI i seguenti atti di questa Conferenza:

- l'Accordo tra il Ministro della salute, le Regioni e le Province autonome del 10 luglio 2003 (Rep. atti n. 1770/CSR) sul documento recante: "Linee guida in tema di raccolta, manipolazione e impiego clinico delle cellule staminali emopoietiche (CSE), con il quale sono state definite le caratteristiche generali delle strutture coinvolte nell'attività di trapianto di CSE;

- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome del 5 ottobre 2006 (Rep. atti n. 2637/CSR) in materia di ricerca e reperimento di cellule staminali emopoietiche presso registri e banche italiane ed estere;

- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome del 29 aprile 2010 (Rep. atti n. 57/CSR) recante "Definizione dei poli di funzionamento del Registro nazionale italiano

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCIE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

Donatori di Midollo Osseo, sportello unico per la ricerca e reperimento di cellule staminali emopoietiche da donatore non consanguineo";

- l'Accordo tra il Governo e le Regioni e Province autonome del 16 dicembre 2010 (Rep. atti n. 242/CSR) sui requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici delle attività sanitarie dei servizi trasfusionali e delle unità di raccolta e sul modello per le visite di verifica;

VISTA la nota del Ministero della salute del 31 luglio 2019, diramata alle Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano il 5 agosto 2019;

VISTA la nota del 10 ottobre 2019, con la quale il Coordinamento salute delle Regioni ha trasmesso un documento di osservazioni sullo schema di accordo, che è stato diramato il 14 ottobre 2019 ai Ministeri competenti;

ATTESO che nella riunione tecnica del 22 ottobre 2019 sono state condivise, nella quasi totalità, le proposte emendative regionali;

VISTA la nota del Ministero della salute del 4 marzo 2021, diramata alle Regioni e alle Province autonome di Trento e Bolzano il 9 marzo 2021, con la quale è stato trasmesso il testo del documento in parola che ha recepito le osservazioni avanzate dalle Regioni nel corso della seduta tecnica del 22 ottobre 2019, ai fini del perfezionamento di un accordo in sede di Conferenza Stato-Regioni;

VISTO l'assenso tecnico sul provvedimento in epigrafe, comunicato dal Coordinamento della Commissione salute delle Regioni il 29 marzo 2021;

CONSIDERATO che, nel corso dell'odierna seduta di questa Conferenza, le Regioni e le Province autonome hanno espresso parere favorevole sul provvedimento in epigrafe;

ACQUISITO, quindi, l'assenso del Governo, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano;

SANCISCE ACCORDO

tra il Governo, le Regioni, le Province Autonome di Trento e di Bolzano, nei seguenti termini:

VISTI:

- il decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 16, recante: "Attuazione delle direttive 2006/17/CE e 2006/86/CE, che attuano la direttiva 2004/23/CE per quanto riguarda le prescrizioni tecniche per la donazione, l'approvvigionamento e il controllo di tessuti e cellule umani, nonché per quanto riguarda le prescrizioni in tema di rintracciabilità, la notifica di reazioni ed eventi avversi gravi e determinate prescrizioni tecniche per la codifica, la lavorazione, lo stoccaggio e la distribuzione di tessuti e cellule umani", e successive modificazioni;
- gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 16, che individuano rispettivamente le prescrizioni per l'autorizzazione e l'accreditamento degli istituti dei tessuti, riportate nell'Allegato V al medesimo decreto, e le prescrizioni per l'autorizzazione e l'accreditamento allo svolgimento dei procedimenti di preparazione di tessuti e cellule, riportate nell'Allegato VI;

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCIE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

- la circolare del Ministero della sanità n. 10 del 22 febbraio 1986 inerente i Centri per il trapianto di midollo;
- il decreto del Ministro della sanità 29 gennaio 1992, recante "Elenco delle alte specialità e fissazione dei requisiti necessari alle strutture sanitarie per l'esercizio delle attività di alta specialità", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 1°febbraio 1992, n.26;
- la legge 1° aprile 1999, n. 91, recante: " Disposizioni in materia di prelievi e di trapianti di organi e tessuti", come modificata dall'articolo 1, comma 340, lettera a), della legge 24 dicembre 2012, n. 228, che affida al Centro nazionale per i trapianti la raccolta dei dati relativi alle attività di trapianto ed il compito di fissare i parametri relativi alla qualità del funzionamento delle strutture trapiantologiche, compresi i trapianti da donatore vivente, tra cui si annovera anche il trapianto di cellule staminali emopoietiche;
- il decreto del Ministro della salute 19 novembre 2015, recante "Attuazione della direttiva 2010/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, relativa alle norme di qualità e sicurezza degli organi umani destinati ai trapianti, ai sensi dell'articolo 1, comma 340, legge 24 dicembre 2012, n. 228, nonché attuazione della direttiva di esecuzione 2012/25/UE della Commissione del 9 ottobre 2012, che stabilisce le procedure informative per lo scambio tra Stati membri di organi umani destinati ai trapianti", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 1° dicembre 2015, n. 280, che all'articolo 4, nel definire la Rete nazionale trapianti, individua al comma 3, il Centro regionale trapianti (CRT) quale livello regionale della Rete;
- la legge 6 marzo 2001, n. 52, recante: "Riconoscimento del registro nazionale italiano dei donatori di midollo osseo", che istituisce il Registro nazionale italiano dei donatori di midollo osseo (IBMDR) presso l'ente ospedaliero "Ospedale Galliera" di Genova;
- la legge 21 ottobre 2005, n. 219, recante: "Nuova disciplina delle attività trasfusionali e della produzione nazionale degli emoderivati" e successive modifiche ed integrazioni;
- il decreto legislativo 20 dicembre 2007, n. 261, recante "Revisione del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 191, recante attuazione della direttiva 2002/98/CE, che stabilisce norme di qualità e sicurezza per la raccolta, il controllo, la lavorazione, la conservazione e la distribuzione del sangue umano e dei suoi componenti";
- il decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 207, recante "Attuazione della direttiva 2005/61/CE, che applica la direttiva 2002/98/CE per quanto riguarda la prescrizione in tema di rintracciabilità del sangue e degli emocomponenti destinati a trasfusioni e la notifica di effetti indesiderati ed incidenti gravi";
- il decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 208, recante "Attuazione della direttiva 2005/62/CE, che applica la direttiva 2002/98/CE per quanto riguarda le norme e le specifiche comunitarie relative ad un sistema di qualità per i servizi trasfusionali";
- il decreto del Ministro della salute 2 novembre 2015, recante "Disposizioni relative ai requisiti di qualità e sicurezza del sangue e degli emocomponenti", pubblicato nel S.O. n. 69 alla Gazzetta Ufficiale 28 dicembre 2015, n. 300;
- il decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1997, recante "Approvazione dell'atto di indirizzo e coordinamento alle Regioni e alle Province autonome di Trento e Bolzano, in materia di requisiti strutturali, tecnologici ed organizzativi minimi per l'esercizio delle attività sanitarie da parte delle strutture pubbliche e private", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 20 febbraio 1997, n. 42;

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCIE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

- il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, recante "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro" e successive modificazioni;
- il decreto del Ministro della salute 2 aprile 2015, n. 70 "Regolamento recante definizione degli standard qualitativi, strutturali, tecnologici e quantitativi relativi all'assistenza ospedaliera", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 4 giugno 2015, n. 127;
- il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 256, recante "Attuazione della direttiva 2015/565/UE, che modifica la direttiva 2006/86/CE per quanto riguarda determinate prescrizioni tecniche relative alla codifica di tessuti e cellule umani";
- il decreto legislativo 24 febbraio 1997, n. 46, recante "Attuazione della direttiva 93/42/CEE concernente i dispositivi medici" e successive modificazioni;
- il regolamento (UE) 2017/745 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2017, relativo ai dispositivi medici, che modifica la direttiva 2001/83/CE, il regolamento (CE) n. 178/2002 e il regolamento (CE) n. 1223/2009 e che abroga le direttive 90/385/CEE e 93/42/CEE del Consiglio;
- il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati);
- il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, recante "Disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016;
- il decreto legislativo 19 marzo 2018, n. 19, recante "Attuazione della direttiva (UE) 2016/1214 della Commissione del 25 luglio 2016, recante modifica della direttiva 2005/62/CE per quanto riguarda le norme e le specifiche del sistema di qualità per i servizi trasfusionali";
- il documento elaborato dal Centro Nazionale Trapianti recante "Linee guida per la sala criobiologica di un Istituto dei tessuti" del 6 novembre 2014;
- il documento elaborato da SIMTI-GITMO recante "Raccomandazioni SIMTI – GITMO per la gestione della donazione di cellule staminali emopoietiche (CSE) nel donatore familiare e non familiare per trapianto allogenico"- Edizione 2011;

TENUTO CONTO degli standard nazionali ed internazionali elaborati da:

- IBMDR: Italian Bone Marrow Donor Registry, sportello unico per la ricerca e reperimento di cellule staminali emopoietiche presso registri e banche italiane ed estere;
- GITMO: Gruppo italiano per il trapianto di midollo osseo, cellule staminali emopoietiche e terapia cellulare;
- SIMTI: Società Italiana di Medicina Trasfusionale e Immunoematologia;
- SIdEM: Società Italiana di Emaferesi e Manipolazione Cellulare;
- WMDA: World Marrow Donor Association, associazione internazionale per l'interscambio di cellule staminali per trapianto emopoietico;
- JACIE: Joint Accreditation Committee ISCT (International Society for Cellular Therapy) e EBMT (European Group for Blood and Marrow Transplantation);
- EFI: European Federation for Immunogenetics;
- ASHI: American Society for Histocompatibility and Immunogenetics;

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCIE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

CONSIDERATO che l'attività terapeutica di trapianto di CSE (Cellule Staminali Emopoietiche) viene eseguita nell'Unità clinica, dotata di autonomia o collocata all'interno di un reparto di ematologia o di oncoematologia, che opera in raccordo funzionale con l'Unità di raccolta e l'Unità di processazione;

CONSIDERATO che, al fine di assicurare qualità e sicurezza dell'attività di trapianto di CSE, è necessario disciplinare nel suo insieme l'intera attività di trapianto, articolata in diverse strutture (Unità clinica, Unità di processazione, Unità di raccolta di CSE da midollo osseo e Unità di raccolta da sangue periferico), prevedendo che la stessa sia definita all'interno di un Programma di trapianto (PT), quale strumento organizzativo-funzionale per garantire un'azione coordinata tra le strutture ad esso afferenti e coinvolte nell'attività medesima;

CONSIDERATA la necessità, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 191, di definire i requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici specifici degli Istituti dei tessuti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera q) del medesimo decreto, per lo svolgimento delle attività di lavorazione, conservazione, stoccaggio e distribuzione di CSE ai fini di trapianto, con esclusione delle banche di sangue del cordone ombelicale, in conformità ai requisiti stabiliti dal decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 191 e dal decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 16;

TENUTO CONTO che gli Istituti dei tessuti, nell'ambito del trapianto di CSE, sono identificati quali Unità di processazione delle CSE, funzionalmente collegate da una parte alle strutture ove avviene la raccolta di CSE da sangue periferico, effettuata nei servizi trasfusionali, e dall'altra alle Unità cliniche, quali unità operative responsabili della raccolta di CSE da sangue midollare e dell'impiego terapeutico delle CSE;

CONSIDERATA, pertanto, l'esigenza di definire, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 191, oltre i requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici degli istituti dei tessuti e le linee-guida per l'accreditamento degli stessi, anche i requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici e le linee-guida per l'accreditamento dei Programmi di trapianto (PT) di CSE, nonché di tutte le strutture afferenti ai PT, sulla base del collegamento funzionale esistente tra le medesime;

RILEVATA la necessità, alla luce delle intervenute normative nazionali e dell'Unione europea nel settore dei tessuti e cellule, di rinnovare, sostituendolo con il presente atto, l'accordo tra il Ministro della salute, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano 10 luglio 2003 (Rep. atti n. 1770/CSR), recante "Linee guida in tema di raccolta, manipolazione e impiego clinico delle cellule staminali emopoietiche (CSE)", e di considerare superata la circolare del Ministro della sanità n. 10 del 22 febbraio 1986 inerente ai Centri per il trapianto di midollo, al fine di costituire un unico e completo documento di riferimento per lo svolgimento dell'attività di trapianto di CSE, comprendente i requisiti minimi e le linee guida di accreditamento relativi a tutte le strutture coinvolte nel trapianto di CSE, ivi compresa l'Unità clinica per l'impiego terapeutico;

CONSIDERATO che, ferma restando l'autonomia organizzativa delle Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano, il presente documento stabilisce l'insieme dei requisiti specifici sulla base dei quali le Regioni e le Province autonome autorizzano e accreditano il Programma di trapianto;

VISTO il documento presentato dal Centro Nazionale Trapianti, elaborato dal gruppo di lavoro istituito dal predetto Centro e costituito da esperti del settore, rappresentanti delle Società scientifiche GITMO (Gruppo Italiano per il Trapianto di Midollo Osseo, cellule staminali emopoietiche e terapia cellulare), SIMTI (Società Italiana di Medicina Trasfusionale e

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCIE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

Immunoematologia) e SIdEM (Società Italiana di Emaferesi e Manipolazione Cellulare), con la partecipazione dei rappresentanti del Centro Nazionale Sangue e del Ministero della salute;

SI CONVIENE

1. sul documento recante "Definizione dei requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici e delle linee guida per l'autorizzazione e l'accreditamento delle strutture afferenti al Programma di Trapianto (PT) di cellule staminali emopoietiche (CSE), costituite da Unità clinica, Unità di raccolta di CSE da sangue periferico, Unità di raccolta di sangue midollare e l'Unità di processazione", composto dagli Allegati A e B, che costituiscono parte integrante del presente atto.

2. L'allegato A definisce i requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici dell'Unità clinica, dell'Unità di raccolta delle CSE da sangue periferico (di seguito indicato PB- Peripheral Blood), dell'Unità di raccolta delle cellule staminali da sangue midollare (di seguito indicato BM - Bone Marrow) e dell'Unità di processazione; l'allegato B riguarda le linee guida per l'autorizzazione e l'accreditamento dei Programmi di Trapianto di nuova istituzione e i requisiti di attività minima per il mantenimento dell'accreditamento dell'attività di trapianto di CSE.

3. I requisiti di cui all'allegato A del presente accordo comprendono anche le modalità organizzative di coordinamento dell'Unità di processazione con i servizi trasfusionali sedi delle Unità di raccolta di CSE da PB, con le Unità cliniche responsabili della raccolta di CSE da BM e con le Unità cliniche responsabili dell'impiego delle CSE a fini di trapianto, fermi restando per ciascuna delle suddette unità i requisiti generali e specifici stabiliti dalla normativa vigente.

4. Le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sulla base dei requisiti definiti con il presente atto, verificata la conformità delle unità afferenti al PT ai predetti requisiti, autorizzano e accreditano i PT di CSE, specificandone le unità afferenti e la tipologia di attività clinica di trapianto svolta (autologo adulto, autologo pediatrico, allogenico adulto, allogenico pediatrico, misto adulto/pediatrico).

5. Le Regioni e Province autonome di Trento e di Bolzano, ai fini dell'autorizzazione e accreditamento del PT, organizzano, avvalendosi dei propri organismi tecnici e congiuntamente al CRT ed al CNT e al CNS per gli ambiti di rispettiva competenza, visite di verifica ed adeguate misure di controllo presso le Unità afferenti al PT, al fine di accertare la conformità ai requisiti definiti nell'Allegato A e il mantenimento degli standard di accreditamento di cui all'allegato B. Le verifiche sono effettuate ogni due anni.

6. Entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente accordo nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano provvedono al recepimento del medesimo.

7. Le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, entro 12 mesi dalla data di recepimento del presente accordo, ferma restando l'autonomia organizzativa ad esse riconosciuta, sulla base della programmazione regionale e nell'ottica della razionalizzazione dell'impiego delle risorse del SSN, sentito il CNT, stabiliscono i PT di CSE attivi nel territorio

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCIE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

regionale, necessari per il soddisfacimento dei fabbisogni assistenziali specialistici/trapiantologici dell'utenza, tenendo anche conto dei dati derivanti dalla mobilità sanitaria e dai percorsi assistenziali/diagnostici-terapeutici.

8. Le Regioni e Province autonome di Trento e di Bolzano che ricevono l'istanza di autorizzazione/accreditamento di un PT di nuova istituzione o di rinnovo attivano le procedure per dare seguito alla richiesta.

9. Le Regioni e Province autonome di Trento e di Bolzano stabiliscono la collocazione dei PT di nuova istituzione nel rispetto di quanto previsto dal decreto del Ministro della salute 2 aprile 2015, n. 70, al fine di garantire elevati livelli di qualità e sicurezza nell'erogazione dei previsti livelli essenziali di assistenza in materia di trapianto di CSE.

10. Il monitoraggio delle attività previste dal presente accordo è effettuato dalle Regioni e dalle Province autonome, attraverso i Centri regionali trapianti e con il coordinamento del CNT.

11. I dati personali, ivi inclusi quelli rientranti nelle categorie particolari ai sensi dell'articolo 9 regolamento (UE) 2016/679, sono raccolti solo se adeguati, pertinenti e limitati a quanto necessario rispetto al perseguimento delle finalità previste nel presente accordo e nelle vigenti disposizioni normative. Tali dati vengono trattati e conservati in conformità alle previsioni contenute nel regolamento (UE) 2016/679, nel rispetto del principio di responsabilizzazione. L'integrità e la riservatezza dei dati trattati, prevista dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera f), del regolamento (UE) 2016/679 e del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e ss.mm.ii., viene garantita mediante misure tecniche e organizzative stabilite anche sulla base del rischio per i diritti e le libertà delle persone fisiche.

12. L'accordo tra il Ministro della salute, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano 10 luglio 2003 (Rep. atti n. 1770/CSR), recante "Linee guida in tema di raccolta, manipolazione e impiego clinico delle cellule staminali emopoietiche (CSE)" cessa di avere applicazione dalla data di pubblicazione del presente accordo nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

13. All'attuazione del presente accordo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
SEGRETERIA

Il Presidente
On.le Mariastella Gelmini

ALLEGATO A

Requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici del Programma di trapianto (PT) di CSE e delle Unità ad esso afferenti.

Premessa

L'attività di trapianto di CSE è definita e regolata all'interno di un Programma di Trapianto che dipende dall'azione coordinata di 4 unità operative, rappresentate da:

1. Unità clinica;
2. Unità di raccolta di CSE da sangue periferico (PB- Peripheral Blood);
3. Unità di raccolta di CSE da sangue midollare (BM-Bone Marrow);
4. Unità di Processazione.

Il Programma di trapianto prevede una funzione di Direzione del Programma (DPT) con il compito di coordinare le attività delle 4 Unità operative, che afferiscono al Programma.
Nell'ambito del Programma:

- **l'Unità clinica** è responsabile dell'impiego terapeutico delle CSE a fini trapiantologici ed è dotata di autonomia o sita in un reparto clinico di ematologia o oncoematologia per pazienti adulti o pediatrici.

- **l'Unità di raccolta di CSE da sangue periferico (PB)** è l'unità operativa afferente ai Servizi trasfusionali, definiti dall'articolo 2, comma 1, lettera e) del decreto legislativo 20 dicembre 2007, n. 261 e autorizzati e accreditati dalle Regioni e Province autonome ai sensi degli articoli 4 e 5 del medesimo decreto;

- **l'Unità di raccolta di CSE da sangue midollare (BM)** è l'unità afferente all'Unità Clinica che svolge l'attività di raccolta delle CSE da sangue del midollo osseo;

- **l'Unità di Processazione** è l'istituto dei tessuti (o banca), così come definito dall'articolo 3, comma 1, lett. q), del decreto legislativo n. 191/2007, cioè *"una banca dei tessuti, come prevista dalla legge 1° aprile 1999, n. 91, o una unità di un ospedale pubblico, o un settore di un servizio trasfusionale come previsto dal decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 191, o una struttura sanitaria senza fini di lucro"*, in cui si effettuano attività di lavorazione, conservazione, stoccaggio o distribuzione di tessuti e cellule umani.

L'Unità di Processazione e le Unità di raccolta da sangue periferico e da sangue midollare (PB e BM) possono svolgere la propria attività a favore di una o più Unità Cliniche coinvolte in Programmi di Trapianto diversi, previa definizione di specifico accordo.

Il presente documento è stato elaborato tenendo conto degli standard di qualità e di sicurezza definiti dalle Società Scientifiche nazionali ed internazionali del settore, con la finalità di costituire un unico riferimento per lo svolgimento dell'attività di trapianto di CSE.

****

SOMMARIO

Requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici del Programma di trapianto (PT) di CSE e delle Unità ad esso afferenti. 1

Premessa 1

DEFINIZIONI 3

LISTA DEGLI ACRONIMI 5

1. REQUISITI MINIMI ORGANIZZATIVI, STRUTTURALI E TECNOLOGICI DI UN PROGRAMMA TRAPIANTO DI CSE 7

1.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI 7

2. REQUISITI MINIMI ORGANIZZATIVI, STRUTTURALI E TECNOLOGICI DELL'UNITÀ CLINICA 15

2.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI DELL'UNITÀ CLINICA 15

2.2. REQUISITI STRUTTURALI DELL'UNITÀ CLINICA 18

2.3. REQUISITI TECNOLOGICI DELL'UNITÀ CLINICA 20

3. REQUISITI MINIMI ORGANIZZATIVI, STRUTTURALI E TECNOLOGICI DELL'UNITÀ DI RACCOLTA DI SANGUE MIDOLLARE (BM) 21

3.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI DELL'UNITA' DI RACCOLTA DEL SANGUE MIDOLLARE (BM) 21

3.2. REQUISITI STRUTTURALI DELL'UNITA' DI RACCOLTA DI BM 23

3.3. REQUISITI TECNOLOGICI DELL'UNITA' DI RACCOLTA BM 24

4. REQUISITI MINIMI ORGANIZZATIVI, STRUTTURALI E TECNOLOGICI DELL'UNITÀ DI RACCOLTA DI SANGUE PERIFERICO (PB) 24

4.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI DELL'UNITÀ DI RACCOLTA (PB) 24

4.2. REQUISITI STRUTTURALI DELL'UNITÀ DI RACCOLTA (PB) 26

4.3. REQUISITI TECNOLOGICI DELL'UNITÀ DI RACCOLTA PB 27

5. REQUISITI MINIMI ORGANIZZATIVI, STRUTTURALI E TECNOLOGICI DELL'UNITÀ DI PROCESSAZIONE 29

5.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI DELL'UNITÀ DI PROCESSAZIONE 29

5.2. REQUISITI STRUTTURALI DELL'UNITA' DI PROCESSAZIONE 32

5.3. REQUISITI TECNOLOGICI DELL'UNITA' DI PROCESSAZIONE 33

DEFINIZIONI

Per le finalità del presente documento si riportano le seguenti definizioni:

Accordo/convenzione: atto che regolamenta la collaborazione tra strutture appartenenti al Servizio sanitario nazionale (SSN) per lo svolgimento di attività non direttamente gestite dalle Unità funzionali del PT.

Cellule immunoeffettrici: cellule che si sono differenziate in una forma in grado di modulare o effettuare una specifica risposta immunitaria.

Cellule Staminali Ematopoietiche (CSE): precursori ematopoietici pluripotenti in grado di automantenersi, differenziarsi e maturare lungo le linee cellulari ematiche, presenti nel sangue periferico, nel sangue midollare e nel sangue di cordone ombelicale.

Centro Donatori (CD): polo funzionale dell'IBMDR, che ha la responsabilità di gestire le procedure di valutazione dell'idoneità alla donazione dei donatori non familiari. Per i donatori familiari, analoga funzione è attribuita ad un team che comprende medici trasfusionisti esperti nella valutazione del donatore di CSE e medici esperti di trapianto di CSE. Può coincidere con il CD. Questo team comprende medici appartenenti all'Unità di raccolta PB e all'Unità di raccolta BM.

Contratto: atto mediante il quale viene affidata un'attività a enti terzi, non appartenenti al SSN, nel quale si definiscono anche i contenuti tecnici (procedure, requisiti, specifiche di prodotto), gli ambiti di responsabilità e le evidenze (registrazioni e documenti).

Crioconservazione: prolungamento del periodo di conservazione di CSE e linfociti mediante aggiunta di idonea soluzione crioprotettiva e successivo congelamento.

Criopreservazione: processo di congelamento di CSE e i linfociti mediante l'impiego di apparecchiature, materiali e tecniche validate a questo scopo e finalizzate a garantirne il mantenimento delle proprietà biologiche e funzionali a breve e a lungo termine.

Eventi avversi gravi (EAG): qualunque evento negativo collegato con la raccolta, il controllo, la manipolazione, lo stoccaggio e la distribuzione delle cellule, che possa provocare la trasmissione di patologie, la morte o condizioni di pericolo di vita o invalidità o incapacità dei pazienti o ne possa produrre o prolungare l'ospedalizzazione o lo stato di malattia.

Infusione: somministrazione per via endovenosa e di prodotti per terapia cellulare.

Laboratorio fornitore: laboratorio che, pur non afferendo al Programma Trapianti, svolge per esso prestazioni inerenti alla gestione clinica del paziente o del donatore o controlli di qualità sul prodotto cellulare. Il laboratorio può far parte della stessa Azienda Sanitaria o di un'Azienda Sanitaria diversa e con il quale il Programma Trapianti condivide protocolli o stipula convezioni/accordi.

Manipolazione minima: procedura di lavorazione ex vivo delle CSE, che non altera le caratteristiche biologiche rilevanti delle cellule.

Procedura: documento gestionale che definisce la sequenza di attività e le responsabilità necessarie a regolamentare un processo a fronte di un obiettivo prefissato.

Prodotto per terapia cellulare: prodotto basato su cellule somatiche (ad esempio, cellule mononucleate, linfociti T, DLI, cellule mesenchimali stromali, NK), raccolte da un donatore e destinate alla terapia cellulare.

Programma di Trapianto di CSE: l'attività di trapianto di CSE deve essere definita e regolata all'interno di un programma (relativo all'atto terapeutico risultante dall'azione coordinata di più strutture o di più soggetti all'interno della stessa struttura) che, laddove istituito, si articola in quattro componenti: A) l'Unità clinica; B)

l'Unità di raccolta di CSE da sangue periferico; C) l'Unità di raccolta di CSE da sangue midollare e D) l'Unità di Processazione delle CSE. Queste quattro componenti devono essere presenti all'interno di strutture di degenza e di laboratorio localizzate in aree omogenee in relazione alle specifiche organizzazioni regionali.

Programma trapianto congiunto (PTC): un PT costituito da due o più Unità Cliniche di Trapianto (Autologo/Allogenico, Adulto/Pediatrico) afferenti alla stessa struttura sanitaria.

Programma Trapianto metropolitano (PTM): un PT costituito da più Unità Cliniche, (Autologo/Allogenico, Adulto/Pediatrico) e più unità funzionali collegate (Unità di raccolta da PB e da BM, Unità di Processazione), afferenti a strutture sanitarie differenti, configurandosi in un sistema di rete.

Programma Trapianto Singolo (PTS): un PT costituito da una Unità Clinica che svolge attività di trapianto autologo, allogenico o entrambi in un'unica tipologia di paziente (adulto o pediatrico).

Programma trapianto singolo misto (PTSM): un PT costituito da una Unità Clinica di Trapianto in cui uno staff unico effettua attività di trapianto Autologo o Allogenico o entrambi in pazienti adulti e pediatrici.

Protocollo: documento, elaborato in riferimento a linee guida o altra fonte scientifica e condiviso con i referenti interessati (medici, infermieri, ecc), che codifica la gestione clinica/assistenziale di un donatore/paziente e le modalità di gestione delle CSE e dei prodotti di terapia cellulare.

Reazione avversa grave (RAG): una risposta non voluta nel donatore o nel ricevente, compresa una malattia trasmissibile, connessa con la raccolta o la reinfusione sull'uomo di cellule, che provochi la morte, condizioni di pericolo di vita, invalidità o incapacità degli individui o ne possa produrre o prolungare l'ospedalizzazione o lo stato di malattia.

Regime di condizionamento: somministrazione, in un periodo di tempo variabile, di chemio/ radioterapia prima delle infusione delle CSE con il duplice scopo di eradicare la malattia di base e superare la barriera immunologica del paziente.

Terapia cellulare: somministrazione di un prodotto con l'intento di fornire cellule effettrici nel trattamento di una patologia o come supporto di altra terapia.

Trapianto di CSE: infusione di CSE, allogeniche e autologhe, dopo appropriato regime di condizionamento del paziente, allo scopo di ottenere un attecchimento con finalità terapeutiche.

Trapianto allogenico: infusione di CSE provenienti da un donatore diverso dal paziente dopo opportuno regime di condizionamento. Si distinguono 2 tipologie di trapianto allogenico: da donatore familiare e da donatore non familiare. In relazione all'origine/sorgente, il trapianto allogenico può essere eseguito con CSE derivate da sangue midollare (BM), periferico (PB) o del cordone ombelicale (CB).

Trapianto autologo: infusione di CSE autologhe, cioè provenienti dal paziente stesso, dopo opportuno regime di condizionamento, allo scopo di ottenere una ricostituzione/sostituzione completa del sistema emolinfopoietico.

LISTA DEGLI ACRONIMI

Per le finalità del presente documento si riportano i seguenti acronimi:

ASHI: American Society for Histocompatibility and Immunogenetics

ASL: Azienda Sanitaria Locale

BLSD: Basic Life Support and Defibrillation

BM: Bone Marrow – Midollo Osseo

BMDW: Bone Marrow Donors Worldwide

CD: Centro Donatori

CIC: Codice Identificativo del Centro

CNS: Centro Nazionale Sangue

CNT: Centro Nazionale Trapianti

CSE: Cellule Staminali Emopoietiche

CSR: Conferenza Stato Regioni

CRT: Centro Regionale Trapianti

CRS: Centro Regionale Sangue

D.Lgs: Decreto Legislativo

DLI: Donor Lymphocyte Infusion

DPT: Direttore Programma Trapianti

EAG: Evento Avverso Grave

EBMT: European Group for Blood and Marrow Transplantation

EDQM: European Directorate for the Quality of Medicines & HealthCare

EFI: European Federation for Immunogenetics

GITMO: Gruppo italiano per il trapianto di midollo osseo, cellule staminali emopoietiche e terapia cellulare

GMP: Good manufacturing practices

GVHD: Graft versus Host Disease

HEPA: High Efficiency Particulate Air filter

IBMDR: Italian Bone Marrow Donor Registry

IRCCS: Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico

ISCT: International Society for Cellular Therapy

ISO: International Organization for Standardization

JACIE: Joint Accreditation Committee ISCT e EBMT

NK: Natural Killer

PB: Peripheral Blood

PT: Programma Trapianto

PTC: Programma Trapianto Congiunto

PTM: Programma Trapianto Metropolitano

PTS: Programma Trapianto Singolo

PTSM: Programma Trapianto Singolo Misto

RAG: Reazione Avversa Grave

RQ: Responsabile Qualità

SEC: Single European Code (Codice unico europeo)

SGI: Sistema Gestionale Informatico

SGQ: Sistema Gestione Qualità

SSN: Servizio Sanitario Nazionale

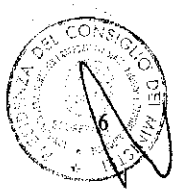
TAC: Tomografia Assiale Computerizzata

TE: Istituto dei Tessuti

UTIC: Unità di Terapia Intensiva Cardiologica

UV: Radiazioni Ultraviolette

WMDA: World Marrow Donor Association



1. REQUISITI MINIMI ORGANIZZATIVI, STRUTTURALI E TECNOLOGICI DI UN PROGRAMMA TRAPIANTO DI CSE

1.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI

1.1.1. Struttura organizzativa

1.1.1.1. L'attività di trapianto di CSE è definita e regolata all'interno di un Programma Trapianto (di seguito "Programma" o "PT"), organizzazione funzionale nella quale il programma terapeutico risulta dall'azione coordinata di più unità.

1.1.1.2. Il PT è collocato all'interno di Aziende ospedaliere, Aziende ospedaliero/universitarie, Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico – IRCCS, Presidi di grandi dimensioni della Azienda sanitaria locale – ASL e aziende sanitarie private accreditate con SSN, limitatamente all'Unità Clinica, ove siano garantite prestazioni e servizi assistenziali e di supporto, come successivamente dettagliati nel presente accordo.

1.1.1.3. Il PT prevede una funzione di Direzione del Programma, designata dal Direttore della struttura sanitaria ove opera il Direttore del PT, che ha il compito di coordinare le attività delle quattro unità, affinché esse operino secondo protocolli condivisi, approvati e validati. In caso di Programmi Trapianto Metropolitani/Congiunti, il Direttore del PT è identificato dal Direttore della struttura sanitaria a cui afferisce l'Unità Clinica. Nel caso in cui il PT sia costituito da più Unità Cliniche, il Direttore del PT, sarà designato previo accordo delle Direzioni delle strutture a cui afferiscono le Unità Cliniche.

1.1.1.4. Il PT, per essere autorizzato, deve comprendere le seguenti quattro Unità: Unità Clinica, Unità di raccolta BM, Unità di raccolta PB e Unità di Processazione. Le quattro componenti possono essere presenti all'interno di una singola struttura ospedaliera o in strutture ospedaliere diverse, in relazione alle specifiche organizzazioni regionali o interregionali.

1.1.1.5. Il PT, previa autorizzazione/accreditamento regionale, viene identificato attraverso un codice univoco, attribuito a livello nazionale che può corrispondere al codice CIC assegnato all'atto dell'iscrizione del PT in GITMO e EBMT.

1.1.1.6. La struttura organizzativa del PT è definita a livello aziendale e regionale; possono essere autorizzati assetti organizzativi più complessi, quali i PT metropolitani e i PT congiunti. La definizione di altri assetti organizzativi, previa valutazione da parte delle Autorità competenti nazionali, è oggetto di specifica autorizzazione/accreditamento da parte delle Autorità competenti regionali.

1.1.1.7. Nel caso in cui il Programma preveda attività di trapianto autologo con dimissione precoce dopo la infusione di CSE (trapianto domiciliare), deve essere data esplicita comunicazione all'autorità competente regionale e nazionale. Deve essere documentata la rispondenza a specifici requisiti che garantiscano la sicurezza del paziente e la definizione di percorsi concordati con l'azienda ospedaliera di afferenza del PT per l'accesso diretto alla struttura sanitaria, in caso di emergenza.

1.1.2. Programmi Trapianto Metropolitani/Congiunti

1.1.2.1. I PTM/PTC sono istituiti con delibera aziendale o interaziendale che indica l'elenco delle Unità coinvolte.

1.1.2.2. I rapporti tra le diverse unità di un PTM/PTC sono regolamentati e documentati mediante atti formali redatti dal Direttore del Programma Trapianti in accordo con i Responsabili delle

Unità afferenti e assunti, in caso di PTC, dalla Direzione Aziendale di competenza, in caso di PTM, dalle rispettive Direzioni Aziendali di afferenza delle unità coinvolte.

1.1.2.3. Le distanze tra le Unità afferenti sono tali da garantire la continuità assistenziale e la sicurezza del trasporto dei prodotti biologici.

1.1.2.4. Ad ogni PTM/PTC è attribuito un codice univoco di identificazione corrispondente a quello dell'Unità Clinica in cui risiede il Direttore del PTM/PTC.

1.1.2.5. In caso di PTM/PTC, il Direttore del Programma viene identificato congiuntamente dalle Aziende a cui afferiscono le Unità del PT e comunicato alla Regione.

1.1.2.6. I PTM/PTC sono considerati come un "unico programma" e in quanto tale condividono protocolli terapeutici, sistema gestione qualità, formazione del personale, piani di audit, indicatori di performance, revisione periodica dei risultati di tutte le unità afferenti e redazione di un unico report di attività.

1.1.3. Gestione delle risorse umane

1.1.3.1. La struttura organizzativa del PT è definita attraverso gli organigrammi funzionale e nominativo del PT, nei quali sono riportati i relativi livelli di responsabilità del personale coinvolto nelle Unità afferenti allo stesso, le loro relazioni gerarchiche e funzionali con le altre unità del programma trapianti. Gli organigrammi sono proposti dal Direttore del Programma, in accordo con i Direttori delle strutture di afferenza delle singole Unità, e assunto dalla Direzione Aziendale o dalle Direzioni Aziendali in caso di PTC/PTM.

1.1.3.2. L'organigramma funzionale e nominativo indica i Responsabili delle Unità afferenti al PT, individuati in base ai requisiti del presente accordo.

1.1.3.3. Nel PT devono essere individuate le figure di seguito riportate e l'organigramma nominativo deve indicarne i sostituti.

1.1.4. Direttore Programma Trapianti (DPT)

1.1.4.1. Il DPT di un Programma adulti è in possesso di diploma di laurea in medicina e chirurgia, specialità in Ematologia o in discipline equipollenti o affini, con almeno cinque anni di esperienza clinica documentata nel trapianto allogenico di CSE svolta presso un PT accreditato ad effettuare trapianti allogenici; è in ruolo nel SSN e deve essere individuato dall'Azienda Ospedaliera a cui afferisce il PT e il nominativo comunicato alla Regione.

1.1.4.1.1. La disposizione relativa alla documentata esperienza clinica di 5 anni nel trapianto allogenico di CSE di cui al precedente comma, non si applica alle strutture operanti nel trapianto autologo.

1.1.4.2. Il DPT di un Programma pediatrico è in possesso di diploma di laurea in medicina e chirurgia, specialità in Pediatria, con almeno cinque anni di esperienza clinica documentata nel trapianto allogenico di CSE; è in ruolo nel SSN e deve essere individuato dall'Azienda Ospedaliera a cui afferisce il PT e il nominativo comunicato alla Regione.

1.1.4.3. Il DPT di un PT singolo misto o di un PTM/PTC è in possesso di diploma di laurea in medicina e chirurgia, specialità in Ematologia o Pediatria (qualora il PTM/PTC comprenda un'attività trapiantologica per pazienti pediatrici), con almeno cinque anni di esperienza clinica documentata nel trapianto allogenico di CSE; è in ruolo nel SSN e deve essere identificato dall'Azienda Ospedaliera a cui afferisce il PT e il nominativo comunicato alla Regione. Qualora il DPT non risponda ai requisiti previsti per la gestione clinica del paziente

in relazione alla età (adulti o pediatrici), tale gestione è comunque assicurata attraverso il Responsabile dell'Unità Clinica, che deve rispondere ai requisiti previsti per la gestione clinica età relata del paziente.

1.1.4.4. Il DPT è responsabile:

1.1.4.4.1. del coordinamento funzionale delle unità afferenti al PT;

1.1.4.4.2. della definizione della policy e delle strategie del PT;

1.1.4.4.3. della definizione e valutazione di indicatori di outcome e di attività del PT, in collaborazione con i Responsabili delle singole Unità;

1.1.4.4.4. della formazione del personale afferente al PT, in collaborazione con i Responsabili delle singole Unità;

1.1.4.4.5. del sistema qualità del PT, la cui gestione è delegata ad altra/e figura/e professionali;

1.1.4.4.6. del rispetto delle normative vigenti e degli standard nazionali e internazionali applicabili;

1.1.4.4.7. dell'ottemperanza del debito informativo verso il Centro Nazionale Trapianti.

1.1.4.5. Il DPT può coincidere con il Responsabile dell'Unità Clinica.

1.1.4.6. Rientra inoltre, tra i compiti del DPT di un PTM/PTC, quello di coordinare l'attività trapiantologica delle Unità Cliniche afferenti, garantendo una regolare presenza nelle sedi dove si svolge l'attività. Detta presenza deve risultare da idonea documentazione. E' altresì, responsabile, in caso di trapianto allogenico da donatore non famigliare, del processo di ricerca del donatore attraverso l'IBMDR.

1.1.5. Responsabile della Qualità (RQ) del PT

1.1.5.1. Il DPT identifica il responsabile per la gestione del sistema qualità (SGQ) del PT.

1.1.5.2. Il RQ deve essere adeguatamente formato (partecipazione corsi SGQ, ecc) o avere un'esperienza di almeno due anni nell'ambito dei Sistemi Gestione Qualità (di seguito SGQ).

1.1.5.3. Il RQ del programma può essere identificato in una persona diversa dagli RQ delle singole unità, o coincidere con uno di essi, o essere identificato in un team costituito dai RQ delle Unità afferenti al PT, qualora in possesso dei requisiti previsti, o identificato tra il personale afferente all'Ufficio di qualità aziendale.

1.1.5.4. Il Responsabile della Qualità afferisce al DPT o al Responsabile dell'Unità di cui fa parte.

1.1.5.5. Il RQ ha la responsabilità di assicurare la disponibilità e la sistematica applicazione di procedure e sistemi di controllo idonei a garantire il rilascio di prodotti cellulari sicuri e conformi alle specifiche definite, nonché la sicurezza e la qualità delle prestazioni erogate.

1.1.5.6. Il RQ garantisce la gestione del sistema Qualità del PT in collaborazione con i RQ delle altre unità ed è responsabile della conformità delle procedure del SGQ alle norme e agli standard operativi applicabili.

1.1.5.7. Il RQ non ricopre ruoli operativi nell'ambito del PT. Qualora risulti direttamente coinvolto, la verifica delle attività correlate al suo ruolo sono demandate ad un responsabile di qualità di altra unità afferente al PT o al responsabile di qualità della struttura sanitaria a cui afferisce il PT stesso.

1.1.6. Data manager

1.1.6.1. Il DPT deve identificare un operatore per lo svolgimento della funzione di data manager.

1.1.6.2. Il data manager deve possedere documentata esperienza nella raccolta ed elaborazione dei dati clinici.

1.1.6.3. E' responsabile delle attività di inserimento di dati riguardanti i trapianti, compresi il follow up del paziente e del donatore, in database nazionali e internazionali.

1.1.6.4. E' responsabile dell'analisi dei dati di *outcome* e degli indicatori di *performance* di attività, riferendone al Direttore del Programma.

1.1.7. Coordinatore della Ricerca del donatore

1.1.7.1. Il DPT identifica un operatore per lo svolgimento della funzione di Coordinatore della Ricerca del donatore.

1.1.7.2. Il Coordinatore della Ricerca deve essere adeguatamente formato sulle procedure di ricerca del donatore e sulle modalità di gestione del software IBMDR in caso di donatore non familiare.

1.1.7.3. Deve seguire i protocolli del Centro Trapianti di afferenza operando in conformità con gli Standard Operativi Nazionali (IBMDR) in tutte le fasi del processo.

1.1.7.4. E' responsabile:

a) della gestione dei software IBMDR/BMDW per l'inserimento dei dati necessari per svolgere le varie fasi del processo, dall'interrogazione preliminare all'attivazione, conduzione e sospensione della ricerca del Donatore non familiare (ovvero non correlato).

b) delle comunicazioni tra il Centro Trapianti e l'IBMDR attraverso l'utilizzo degli appositi sistemi informatici nella fase di selezione del Donatore,

c) delle comunicazioni tra il Centro Trapianti ed il Centro Donatori,

d) delle comunicazioni tra il Centro Trapianti ed il Corriere,

e) dei rapporti con il Ministero della Salute per l'importazione delle CSE provenienti dall'estero.

f) della elaborazione e redazione del report degli indicatori di performance di attività, riferendone al Direttore del Programma.

1.1.8. Personale di supporto amministrativo

1.1.8.1. Nell'ambito del Programma trapianto è coinvolto personale non sanitario di supporto amministrativo per il mantenimento dei rapporti con gli uffici aziendali ed esterni e per lo svolgimento di attività amministrative e logistiche.

1.1.9. Accordi/convenzioni/contratti con altre strutture

1.1.9.1. Nell'ambito del PT, sono predisposti e formalizzati accordi/convenzioni con altro/i PT, con i quali vengono definite le modalità per garantire la continuità assistenziale delle sue unità funzionali in caso di cessazione temporanea o definitiva delle attività. In caso di cessazione dell'attività dell'Unità di Processazione per qualsivoglia motivo devono essere definiti gli accordi e le procedure volte a garantire il trasferimento di CSE/linfociti criopreservati in altra Unità di Processazione autorizzata.

1.1.9.2. Nell'ambito di un PT, autorizzato allo svolgimento di solo trapianto autologo, sono predisposti e formalizzati accordi con altro/i PT in modo da garantire la più adeguata e completa offerta terapeutica ai pazienti trattati in termini di sorgente di CSE e di tipologia di trapianto.

1.1.9.3. Nell'ambito del PT sono predisposti e formalizzati accordi con altre Aziende Sanitarie sia per l'accesso del paziente o del donatore a servizi di specifiche discipline non disponibili

nell'Azienda Sanitaria di afferenza del PT stesso, che per lo svolgimento di attività inerenti al controllo di qualità sul prodotto cellulare, che hanno impatto sulla qualità e la sicurezza dell'attività trapiantologica.

1.1.9.4. In caso di attività esternalizzate presso strutture/laboratori fornitori afferenti alla stessa Azienda Sanitaria del PT, gli accordi sono formalizzati attraverso protocolli tecnici e procedure operative condivise e sottoscritte dal DPT e dal Direttore delle strutture sanitarie/laboratori fornitori.

1.1.9.5. In caso di attività esternalizzate presso strutture/laboratori fornitori ubicati in Aziende Sanitarie regionali o extra-regionali afferenti al Servizio Sanitario Nazionale diverse da quella dove risiede il PT, sono formalizzati accordi/convenzioni scritti tra le Direzioni delle Aziende a cui afferiscono le strutture coinvolte, che descrivano le relative funzioni e responsabilità.

1.1.9.6. Tutti gli accordi regionali o extra-regionali sono definiti in coerenza con la programmazione regionale e ratificati dalla regione stessa. Gli accordi si rinnovano automaticamente salva la facoltà di recesso riconosciuta alle parti.

1.1.9.7. Nel caso di accordi con laboratori fornitori di esami che hanno impatto sulla qualità del trapianto di CSE, sono definite le modalità di svolgimento delle attività in modo da garantirne la rispondenza alle necessità operative dell'attività clinica concordata, compresa la tempistica di invio dei risultati.

1.1.9.8. Nel caso di fornitore esterno non appartenente al Servizio Sanitario regionale/nazionale sono stipulati, secondo procedure regionali, contratti dalla Direzione Aziendale con il soggetto fornitore, comprensivi di protocolli operativi e specifiche tecniche, approvati dal DPT.

1.1.9.9. Nel caso di affidamento di attività a parti terze che abbiano o possano avere influenza sulla qualità e la sicurezza delle CSE o di affidamento del servizio nel caso di disastro per garantire la continuità delle attività dell'Unità di Processazione, deve essere concluso un apposito accordo. Detto accordo deve essere autorizzato dalla Regione e concluso previo nulla osta rilasciato alla parte terza dal Ministero della salute a norma dell'articolo 24 del D.Lgs 191/2007.

1.1.10. Formazione del personale

1.1.10.1. La formazione del personale di un PT è definita dal DPT in collaborazione con i Responsabili delle singole Unità e prevede almeno:

a) una formazione iniziale per l'inserimento di nuovo personale e per il retraining;
b) un piano di formazione per il mantenimento delle competenze.

1.1.10.2. Per ciascun ruolo professionale, sanitario e non, sono definite e documentate le funzioni, le attività da svolgere, le interfacce, le modalità di qualificazione, la formazione iniziale, il retraining e il mantenimento delle competenze.

1.1.11. Formazione iniziale per l'inserimento di nuovo personale e per il retraining

1.1.11.1. Per ogni ruolo professionale è prevista uno specifico percorso formativo, integrato a quello professionale, svolto sotto la responsabilità di un tutor per un periodo sufficiente ad acquisire le competenze.

1.1.11.2. Sono stabiliti piani di formazione per l'inserimento del personale finalizzati all'acquisizione delle competenze necessarie per lo svolgimento delle attività previste dal ruolo ricoperto.

1.1.11.3. Il piano di formazione inoltre prevede un adeguato addestramento del personale prima dell'inizio delle specifiche attività lavorative da compiersi in autonomia.

1.1.11.4. Per i Programmi Pediatrici, in tutti gli ambiti previsti, è definita una specifica formazione per la gestione clinica del paziente correlata all'età.

1.1.11.5. In caso di personale proveniente da un altro PT, le competenze acquisite sono documentate e verificate dal DPT, in accordo con il Responsabile dell'Unità di afferenza. In caso di carenza formativa è previsto un piano di formazione specifico.

1.1.11.6. I piani di formazione sono definiti dai Responsabili di Unità e dai coordinatori infermieristici (ove previsto) e approvati dal DPT.

1.1.11.7. L'attestazione finale dell'esito della formazione è rilasciata dal Responsabile dell'Unità o dal coordinatore infermieristico (ove previsto) e sancisce la conoscenza e la competenza sviluppata nei settori specifici, la conoscenza del sistema qualità e delle norme di sicurezza della struttura in cui si opera, del contesto etico e legale relativo alle attività da svolgere.

1.1.11.8. E' predisposto un piano di retraining in caso di assenza superiore a 12 mesi del personale o nel caso in cui indipendentemente dal periodo di assenza siano state introdotte sostanziali modifiche operative.

1.1.11.9. Il DPT ratifica periodicamente (almeno una volta l'anno) gli esiti della formazione.

1.1.12. Valutazione delle competenze

1.1.12.1. E' prevista una verifica periodica, almeno annuale, da parte del Responsabile dell'Unità o del coordinatore infermieristico (ove previsto) del mantenimento delle competenze e dell'esperienza maturata nelle aree di attività dal personale coinvolto nelle singole Unità afferenti al Programma.

1.1.12.2. La valutazione del mantenimento delle competenze prevede la verifica dello svolgimento dell'attività minima prevista per il mantenimento delle competenze di ogni ruolo professionale.

1.1.12.3. La valutazione delle competenze comprende anche la verifica della partecipazione ad eventi formativi negli ambiti di interesse del settore.

1.1.12.4. E' tenuta annotazione del mantenimento delle competenze con descrizione delle attività formative svolte.

1.1.12.5. Il DPT ratifica periodicamente (almeno una volta l'anno) gli esiti delle verifiche del mantenimento delle competenze.

1.1.13. Piano di formazione

1.1.13.1. E' programmato un piano di formazione nel quale, sulla base dei bisogni formativi di ciascuna figura professionale, sono pianificati interventi di formazione atti a garantire il costante aggiornamento e sviluppo delle competenze anche a fronte dell'introduzione di nuove procedure o di revisione di quelle esistenti, verificandone il corretto recepimento.

1.1.13.2. Il piano di formazione prevede per il DPT, per i Responsabili di Unità, per i Responsabili medici dell'Unità di Processazione e per gli RQ di PT e di Unità, un numero minimo di 10 ore di formazione annua specifica nell'ambito del trapianto di CSE e nel sistema qualità.

1.1.14. Sistema Qualità

1.1.14.1. Nel PT è prevista l'istituzione e il mantenimento di un sistema di gestione per la qualità in raccordo con il sistema qualità delle unità afferenti, tenendo conto delle interconnessioni e dei processi trasversali.

1.1.14.2. Sono formalizzati in un apposito documento gli indirizzi, gli obiettivi generali e le politiche per la qualità dei servizi erogati dal PT e dei prodotti cellulari. Il documento contiene almeno:

a) descrizione della finalità e dell'organizzazione del PT;
b) descrizione delle politiche e strategie per garantire l'erogazione di servizi che impattano sulla gestione del paziente, del donatore e del prodotto;
c) descrizione dei processi critici e di quelli trasversali alle unità afferenti;
d) organigramma e funzionigramma del PT comprensivi di quelli delle singole unità afferenti;
e) descrizione delle modalità di gestione e controllo della documentazione;
f) descrizione delle modalità di conservazione e accessibilità ai dati in conformità alla normativa vigente;
g) descrizione degli indicatori quantitativi e qualitativi per il monitoraggio del processo trapiantologico;
h) descrizione delle politiche e procedure per la gestione di errori, incidenti, eventi e reazioni avversi, deviazioni del prodotto biologico e reclami;
i) valutazione e gestione del rischio correlato alle specifiche attività, che preveda la corretta identificazione, analisi e valutazione dei rischi in relazione alla qualità e alla sicurezza dei prodotti cellulari, alla salute del donatore/paziente, alla tutela degli operatori e dell'ambiente;
j) definizione e descrizione dei processi critici del PT e tenuta sotto controllo dei cambiamenti eventualmente in essi introdotti, che possano significativamente influenzare il livello di qualità e sicurezza degli stessi.

1.1.15. Gestione e controllo della documentazione

1.1.15.1. E' adottato un sistema di gestione e controllo della documentazione del SGQ finalizzato a garantire la disponibilità di procedure e istruzioni aggiornate.

1.1.15.2. Sono disponibili procedure scritte per lo svolgimento di tutti i processi critici del PT.

1.1.15.3. E' adottato un sistema di gestione delle procedure, che ne garantisca la redazione, l'aggiornamento, la protezione e la conservazione secondo i criteri da esse definiti.

1.1.15.4. Tali procedure devono essere convalidate, periodicamente verificate e riconvalidate ad intervalli regolari, almeno ogni due anni, o revisionate a seguito di modifiche rilevanti.

1.1.15.5. E' adottato un sistema di gestione delle registrazioni dei dati previsti dalle normative vigenti, che ne garantisca la redazione, l'aggiornamento, la protezione e la conservazione secondo i criteri da esse definiti.

1.1.15.6. Le registrazioni dei dati effettuate manualmente devono essere chiare e leggibili; eventuali correzioni devono essere apportate mantenendo traccia della registrazione originale e consentendo l'identificazione del soggetto che ha apportato la modifica.

1.1.15.7. Tutte le registrazioni dei dati sono conservate secondo le disposizioni normative vigenti.

1.1.16. Verifica interna della qualità

1.1.16.1. Il DPT predispone procedimenti di verifica (audit interni) del funzionamento del sistema di gestione della qualità per garantirne il progresso costante e sistematico. Le verifiche, finalizzate ad accertare l'osservanza dei protocolli approvati e delle prescrizioni normative, sono eseguite in modo autonomo almeno ogni due anni, se non intervengono cambiamenti sostanziali, da persone espressamente qualificate e competenti. Gli scostamenti rispetto ai parametri di qualità e sicurezza richiesti sono oggetto di indagini documentate, comprendenti anche decisioni relative ad eventuali interventi correttivi e preventivi. Gli interventi correttivi e la loro efficacia sono documentati, avviati e completati sotto la diretta responsabilità del DTP.

1.1.16.2. Il RQ stila all'inizio dell'anno un programma di audit, approvato dal DPT, che deve comprendere almeno la verifica della completezza dei dati di attività e dei dati clinici di *outcome*, la verifica della gestione del donatore, del paziente e del prodotto.

1.1.16.3. Sono pianificate ed effettuate verifiche dei fornitori, ad intervalli regolari e in caso di deviazioni o scostamenti dalle specifiche definite per la fornitura di prodotti/servizi, da parte delle unità afferenti, ciascuna per i propri ambiti di competenza. Gli esiti delle verifiche sono documentati e resi disponibili al DPT.

1.1.17. Gestione eventi e reazioni avversi

1.1.17.1. Gli eventi o reazioni avversi gravi riconducibili a donazione, approvvigionamento, controllo, rintracciabilità, lavorazione, conservazione, stoccaggio e distribuzione delle CSE sono gestite e segnalate secondo quanto definito dal decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 191, dal decreto legislativo 25 Gennaio 2010, n.16, dalla normativa trasfusionale applicabile e in conformità alle indicazioni procedurali emanate dal CNT in collaborazione con GITMO "Procedura per la segnalazione e notifica degli eventi/reazioni avversi gravi nel processo di trapianto di CSE".

1.1.17.2. Le singole segnalazioni devono pervenire al DPT, che provvede a trasmetterle all'autorità competente.

1.1.17.3. Il DPT è responsabile della redazione e della trasmissione di un report annuale al Centro Nazionale Trapianti.

1.1.18. Tracciabilità

1.1.18.1. Nell'ambito del PT è predisposto un sistema di tracciabilità interna conforme a quanto richiesto dalla normativa vigente che garantisca l'identificazione del donatore, la rintracciabilità di tutti i materiali donati, nonché la tracciabilità delle informazioni sulle caratteristiche e proprietà del prodotto.

1.1.18.2. Preliminarmente alla distribuzione del prodotto cellulare all'Unità Clinica, l'Unità di Processazione deve attribuire al prodotto stesso il SEC (codice unico europeo o SEC, Single European Code).

1.1.18.3. Le caratteristiche del SEC, la sua composizione e la responsabilità dell'assegnazione sono definite nel D.Lgs 16 dicembre 2016, n. 256, che recepisce la Direttiva 565/2015/UE.

1.1.18.4. Le registrazioni garantiscono la tracciabilità dei dati relativi ad ogni singola fase di lavoro e consentono l'identificazione dell'operatore che ha svolto le attività.

1.1.18.5. I dati anagrafici, clinici e di laboratorio relativi ai donatori e ai pazienti sono registrati, aggiornati e gestiti nel rispetto delle misure di sicurezza di cui alla normativa vigente, a cura

di personale incaricato del trattamento dei dati personali ed adeguatamente formato in materia di protezione degli stessi.

1.1.18.6. L'accesso alla documentazione e ai dati è limitato ai soggetti autorizzati.

1.1.19. Tutela della sicurezza e della salute del personale, del donatore e del ricevente

1.1.19.1 Il DPT in sinergia con i Responsabili delle singole unità afferenti al PT assicura il rispetto degli adempimenti previsti dal d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e s.m.i., e quanto previsto dal documento dell'analisi dei rischi delle singole Unità e del PT, al fine della tutela della sicurezza e della salute del personale, del donatore e del ricevente.

2. REQUISITI MINIMI ORGANIZZATIVI, STRUTTURALI E TECNOLOGICI DELL'UNITÀ CLINICA

Fatti salvi i requisiti richiesti dalla normativa vigente in materia di strutture sanitarie, la presente sezione disciplina i requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici specifici delle unità cliniche.

2.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI DELL'UNITÀ CLINICA

2.1.1. Requisiti organizzativi specifici

2.1.1.1. **Struttura organizzativa**

2.1.1.1.1. L'Unità Clinica è una struttura sanitaria ad alta specialità con mezzi, attrezzature e personale specificatamente formato, dove si svolge l'attività clinica di trapianto di CSE, che include la somministrazione di chemioterapia (regime di condizionamento) e infusione di CSE, ed in caso di autorizzazione/accreditamento per attività di trapianto allogenico anche la somministrazione di DLI e di cellule immuno-effettrici/prodotti di terapia cellulare.

2.1.1.1.2. L'Unità Clinica è una struttura dotata di autonomia o un'articolazione organizzativa di un reparto di Ematologia, Oncologia Pediatrica o Onco-ematologia Pediatrica, fatte salve le situazioni esistenti.

2.1.1.1.3. L'Unità Clinica dispone di personale qualificato, esperto, dedicato e adeguatamente formato per lo svolgimento delle specifiche attività.

2.1.1.1.4. La dotazione di personale deve essere commisurata alle tipologie e ai volumi delle prestazioni erogate al fine di garantire la sicurezza dei pazienti e l'esecuzione delle attività previste tenendo conto dell'alta complessità assistenziale del trapianto allogenico.

2.1.1.1.5. Per i PT pediatrici, l'Unità Clinica è inserita in una Struttura Ospedaliera che preveda la presenza di un reparto di Pediatria.

2.1.1.1.6. E' definito un piano terapeutico che garantisca l'accesso del paziente al trattamento trapiantologico più adeguato in base alle esigenze terapeutiche, anche attraverso l'attivazione di un sistema integrato di collaborazione tra Unità Cliniche regionali o extraregionali.

2.1.1.1.7. Ogni Unità Clinica dispone di specifici servizi, in relazione alla tipologia di trapianto svolto, all'interno della struttura sanitaria presso cui opera o in altre strutture con le quali, al fine di garantire un sistema a rete, vi sia un apposito accordo o convenzione.

2.1.1.1.8. Sono tuttavia indispensabili all'interno della stessa struttura ospedaliera, per una appropriata gestione di emergenze cliniche, almeno i seguenti servizi: chirurgia, endoscopia toracica, terapia intensiva, endoscopia digestiva, nefrologia con servizio di dialisi, laboratorio a risposta rapida, radiologia con TAC e ecografia, servizio di medicina trasfusionale con attività nelle 24 ore e cardiologia con unità di terapia intensiva cardiologica (UTIC). Qualora

la cardiologia non disponga di una terapia intensiva dedicata, nelle more che le Regioni e province autonome nell'ambito dell'autonomia organizzativa, provvedono ad adeguare i PT del proprio territorio ai requisiti necessari a soddisfare i bisogni assistenziali nel rispetto di quanto previsto dal DM 70/2015, è necessario prevedere la disponibilità di posti letto di terapia intensiva in grado di prendere in carico i pazienti con problematiche cardiologiche. Per i suddetti servizi è richiesta la disponibilità di competenze professionali correlate all'età dei pazienti.

2.1.1.1.9. E' inoltre garantito l'accesso a servizi di specifiche discipline (pneumologia, gastroenterologia, urologia, malattie infettive, anatomia patologica, psichiatria, radioterapia con servizio di total body o total lymphoid irradiation, neurologia, oculistica, ostetricia/ginecologia, dermatologia, cure palliative e terapia del dolore, fisioterapia, fisiatria, nutrizione clinica, servizi sociali e psicologia, endocrinologia) presenti all'interno della stessa struttura sanitaria dell'Unità Clinica o attraverso accordi/convenzioni, se il servizio insiste su una struttura sanitaria diversa. Per i suddetti servizi è richiesta la disponibilità di competenze professionali correlate all'età dei pazienti.

2.1.1.1.10. E' disponibile l'accesso ai servizi erogati dai seguenti laboratori: microbiologia e virologia, istocompatibilità, diagnostica onco-ematologica e chimica – clinica.

2.1.1.1.11. Il PT autorizzato all'attività di trapianto allogenico si avvale di un laboratorio istocompatibilità accreditato EFI o ASHI per le attività di supporto al trapianto allogenico di CSE.

2.1.1.1.12. E' disponibile un servizio di farmacia h 24 all'interno del quale deve essere identificato un farmacista di riferimento con documentata conoscenza della gestione del paziente onco-ematologico e del suo iter terapeutico. Devono essere documentati la formazione e l'aggiornamento nel settore trapiantologico nonché l'esperienza nella stesura, applicazione ed implementazione di protocolli interni e procedure inerenti alla gestione farmacologica del paziente.

2.1.1.1.13. Sono definite le modalità di accesso dei pazienti sottoposti a trapianto di CSE ai servizi di assistenza critici, accesso al ricovero del paziente post-dimissione e delle modalità di gestione del paziente durante follow –up.

2.1.2. Gestione delle risorse umane

2.1.2.1. La struttura organizzativa dell'Unità Clinica è definita attraverso un organigramma funzionale e nominativo, nei quali sono riportati i relativi livelli di responsabilità del personale coinvolto nell'Unità, le loro relazioni gerarchiche e funzionali con le altre unità del programma trapianti. Tali documenti indicano i sostituti identificati per le figure professionali di cui ai successivi paragrafi.

2.1.2.2. Nell'Unità clinica sono individuate le figure professionali di seguito indicate.

2.1.3. Responsabile Unità Clinica

2.1.3.1. Il Responsabile dell'Unità Clinica è identificato dal DPT in accordo con il Direttore della Struttura di appartenenza.

2.1.3.2. La figura designata deve essere in possesso di Diploma di Laurea in medicina e chirurgia, specialità in Ematologia o in discipline equipollenti o affini o in Pediatria per un Programma Pediatrico, con almeno cinque anni di esperienza clinica documentata in trapianto di CSE

allogenico o esperienza clinica documentata in trapianto di CSE autologo se l'attività è solo autologa.

2.1.3.3. E' responsabile della gestione degli eventi e delle reazioni avversi gravi nelle varie fasi della procedura trapiantologica.

2.1.3.4. E' responsabile della selezione immunogenetica e delle caratteristiche/parametri fisiologici del donatore in caso di trapianto allogenico e dell'indicazione della sorgente di CSE.

2.1.3.5. Collabora alla gestione del donatore di concerto con il CD per il donatore non familiare o analoga funzione per la valutazione del donatore familiare e alla raccolta di CSE in caso di donazione da BM.

2.1.3.6. Collabora con il DPT alla definizione degli indicatori di *outcome* e di attività dell'Unità Clinica.

2.1.3.7. E' responsabile del raggiungimento degli *outcome* di attività dell'Unità Clinica.

2.1.3.8. Collabora con il DPT alla definizione della policy e delle strategie del PT.

2.1.3.9. E' responsabile del sistema qualità dell'Unità Clinica, la cui gestione può essere delegata ad altra/e figura/e professionali. Qualora svolga direttamente tale funzione, viene garantita la supervisione da parte del Responsabile della Qualità di Programma.

2.1.3.10. E' responsabile della formazione e valutazione del mantenimento delle competenze del personale afferente all'Unità Clinica.

2.1.4. Responsabile della Qualità

2.1.4.1. Il Responsabile dell'Unità Clinica identifica un responsabile del sistema qualità della stessa Unità, in accordo con il Direttore della Struttura di appartenenza.

2.1.4.2. Il Responsabile della Qualità deve essere adeguatamente formato (partecipazione corsi SGQ, ecc) o avere un'esperienza di almeno un anno nell'ambito dei Sistemi Gestione Qualità.

2.1.4.3. Opera in sinergia con i Responsabili della Qualità delle altre unità del PT, qualora le funzioni non siano coincidenti e con il Responsabile di Qualità del PT.

2.1.4.4. Non deve essere coinvolto direttamente nell'attività svolte nell'Unità Clinica. Qualora risulti direttamente coinvolto, la verifica delle attività correlate al suo ruolo sono demandate ad un responsabile di qualità di altra unità afferente al PT o al responsabile di qualità del PT stesso.

2.1.5. Personale medico ed infermieristico dell'Unità Clinica

2.1.5.1. Personale medico

2.1.5.1.1. Diploma di Laurea in medicina e chirurgia, specialità in Ematologia o in discipline equipollenti o affini, o in Pediatria in caso di PT pediatrico, con esperienza clinica documentata di almeno un anno in trapianto di CSE allogenico o autologo o con adeguato percorso formativo teorico pratico e addestramento prima dell'inizio operativo in autonomia.

2.1.5.1.2. In un PTM o PTC che includa un'Unità Pediatrica, l'equipe medica deve comprendere almeno un medico specializzato in Pediatria.

2.1.5.1.3. Il personale medico è responsabile della gestione del follow up del paziente sottoposto a trapianto di CSE, sia in regime di ricovero ordinario che ambulatoriale o di day – hospital.

2.1.5.1.4. Il personale medico collabora alla gestione del donatore in caso di donazione da BM qualora faccia parte anche dell'Unità di Raccolta BM.

2.1.5.2. Personale infermieristico

2.1.5.2.1. Diploma di laurea in scienze infermieristiche o titoli equipollenti, con esperienza documentata nella gestione del paziente sottoposto a trapianto di CSE allogenico o autologo o con adeguato percorso formativo teorico pratico e addestramento prima dell'inizio operativo in autonomia.

2.1.5.2.2. Esperienza documentata in pediatria se svolge attività nell'ambito di un Programma Pediatrico.

2.2. REQUISITI STRUTTURALI DELL'UNITÀ CLINICA

2.2.1. Requisiti strutturali specifici

2.2.1.1. **Caratteristiche generali delle stanze di degenza**

2.2.1.1.1. Le camere adibite a trapianto sono strutturate in modo tale da minimizzare la trasmissione di infezioni. L'entità delle misure di isolamento protettivo è proporzionale al rischio del paziente. Si ritiene che le camere adibite a trapianto di un paziente ad alto rischio infettivo debbano avere le seguenti caratteristiche:

2.2.1.1.1.1. filtri HEPA assoluti secondo la norma EN1822 (classe H14: efficienza > 99,995 %, Penetrazione ≤ 0,005);

2.2.1.1.1.2. aria a lusso laminare (LAF) parallelo e unidirezionale;

2.2.1.1.1.3. pressione positiva >2,5 Pa verso locali adiacenti;

2.2.1.1.1.4. temperatura interna invernale/estiva compresa tra 20-26 °C;

2.2.1.1.1.5. umidità relativa estiva e invernale: 40-60%;

2.2.1.1.1.6. ricambi aria/ora (aria esterna senza ricircolo): condizione ottimale 12 vol/h, comunque non inferiore a 6;

2.2.1.1.1.7. camera di degenza singola: 12 mq. In caso di degenza pediatrica, deve essere prevista la possibilità che l'accompagnatore possa pernottare, in maniera adeguata, nella camera con il bambino;

2.2.1.1.1.8. deve essere disponibile un'antistanza;

2.2.1.1.1.9. pavimenti e rivestimenti: materiali sanificabili per entrambi con perfetta linearità e continuità tra di loro fino al soffitto;

2.2.1.1.1.10. altezza: >=2,70 m;

2.2.1.1.1.11. presenza di un servizio igienico dedicato, assistito qualora la tipologia dei pazienti e della degenza lo rendano necessario, con doccia ed accesso diretto dalla stanza di degenza. Le dimensioni devono essere tali da permettere l'accostamento frontale al lavabo e l'accostamento laterale al w.c.;

2.2.1.1.1.12. impianto di erogazione ossigeno e prese vuoto: una presa di vuoto, una di aria compressa e una di ossigeno almeno per posto letto;

2.2.1.1.1.13. per ogni posto letto devono essere previste un numero adeguato di prese elettriche per supportare tutte le apparecchiature terapeutiche necessarie;

2.2.1.1.1.14. almeno 2 prese dati per posto letto;

2.2.1.1.1.15. una presa per apparecchio di radiologia a camera;

2.2.1.1.1.16. impianto illuminazione di emergenza;

2.2.1.1.1.17. impianto chiamata con segnalazione acustica e luminosa.

2.2.1.1.2. Deve essere garantita la continuità dell'alimentazione elettrica attraverso gruppo elettrogeno in caso di black-out, tale da garantire anche un numero costante di ricambi d'aria e di pressurizzazione della stanza in caso di mancato funzionamento del sistema di

ventilazione centrale (LAF); deve essere presente un sistema di allarme collegato ad una struttura che assicuri la presenza/reperibilità h24.

2.2.1.1.3. L'arredo deve essere confortevole e adeguato a contribuire al sostegno psicologico del paziente destinato a degenza prolungata.

2.2.1.1.4. Qualunque diversa soluzione rispetto alle disposizioni soprariportate deve essere tale da garantire livelli equivalenti di sicurezza per il paziente ad alto rischio infettivo.

2.2.1.1.5. Il funzionamento degli impianti che garantiscono il mantenimento dei parametri ambientali sopra indicati deve essere monitorato periodicamente per assicurarne la completa efficienza nel tempo. Eventuali scostamenti devono essere adeguatamente gestiti.

2.2.1.1.6. Qualora il paziente sia a basso rischio infettivo, è possibile prevedere la degenza in una stanza doppia. In tal caso devono essere assicurati 9 mq per posto letto.

2.2.1.1.7. Deve essere garantita l'occupazione singola per il periodo di maggior rischio infettivo (la citopenia assoluta).

2.2.1.2. Tutte queste misure (caratteristiche delle camere ed occupazione singola) non sono indispensabili per il trapianto autologo a meno di caratteristiche di alto rischio del paziente, definite nel documento di indirizzo del PT.

2.2.1.3. L'Unità Clinica è strutturalmente separata dagli altri locali di degenza; i locali e gli spazi sono correlati alla tipologia e al volume delle attività erogate.

2.2.1.4. L'accesso ai locali di degenza deve essere controllato e devono essere garantiti percorsi dei flussi pulito/sporco.

2.2.1.5. Sono predisposte specifiche indicazioni per l'accesso del personale sanitario e dei visitatori e istruzioni che prevedano le norme comportamentali da adottare nelle aree dove si svolgono attività che influiscono sulla sicurezza dei pazienti.

2.2.1.6. **Locali accessori**

2.2.1.6.1. L'Unità Clinica dispone almeno di: zona filtro di entrata del personale addetto e dei visitatori, spogliatoio per il personale, magazzino per deposito farmaci, presidi sanitari e dispositivi, stanza per preparazione farmaci, locale smaltimento rifiuti biologici, locale cucina, locale di lavoro per il personale medico, locale di lavoro per il personale infermieristico, locale servizi igienici per il personale e locale servizi igienici per i visitatori.

2.2.1.7. **Caratteristiche delle aree di Day Hospital/Ambulatorio**

2.2.1.7.1. Sono previsti locali e spazi dedicati, strutturalmente separati dagli altri locali di degenza, al fine di garantire percorsi protetti di accesso dei pazienti per terapie o manovre assistenziali, adeguati a minimizzare il rischio di trasmissione di malattie infettive.

2.2.1.8. **Caratteristiche dei percorsi**

2.2.1.8.1. L'ingresso dei materiali è controllato e sottoposto a detersione e disinfezione adeguate.

2.2.1.8.2. L'ingresso degli operatori e dei visitatori garantisce la sicurezza dei pazienti attraverso l'utilizzo di indumenti e presidi adeguati, l'applicazione delle misure igienico-preventive nelle pratiche assistenziali, e di sistemi di prevenzione e sorveglianza.

2.2.1.8.3. In caso di interventi strutturali di costruzione e/o manutenzione adiacenti all'Unità Clinica sono applicate specifiche barriere di isolamento ed intensificate le strategie di controllo e monitoraggio antinfettivo.

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

2.2.1.8.4. È necessario porre in essere misure di analisi della contaminazione microbiologica ambientale in caso di infezioni critiche, anche tenendo conto dell'epidemiologia locale, al fine di attuare le misure di prevenzione che garantiscano la sicurezza dei pazienti.

2.3. REQUISITI TECNOLOGICI DELL'UNITÀ CLINICA

2.3.1. Requisiti tecnologici specifici

2.3.1.1. La dotazione tecnologica presente all'interno dell'Unità Clinica deve essere adeguata al volume di attività erogata.

2.3.1.2. La dotazione tecnologica deve essere conforme alle normative vigenti e, ove previsto, sottoposta a controllo e manutenzione.

2.3.1.3. E' garantita la presenza, il funzionamento e il corretto utilizzo di strumentazioni previste per un reparto ad alta complessità terapeutica e l'infusione di CSE e linfociti.

2.3.1.4. Deve essere presente un piano di identificazione, registrazione, qualifica, validazione (se richiesto) e manutenzione periodica delle apparecchiature e, ove necessario, di taratura in relazione a parametri di riferimento.

2.3.1.5. Il piano di manutenzione preventiva e correttiva predisposto a livello aziendale prevede la pianificazione dettagliata di metodi e mezzi (personale, strumentazione, eventuali accordi di manutenzione con ditte esterne), nonché degli strumenti di controllo dell'attività manutentiva.

2.3.1.6. Le istruzioni operative per l'utilizzo, il controllo e la sanificazione delle attrezzature critiche così come le responsabilità correlate, sono documentati e disponibili per il personale addetto all'uso. Occorre a tal fine che sia presente un manuale che riporti le norme di funzionamento per le attrezzature che lo richiedano, con indicazioni dettagliate sulle operazioni da mettere in opera in caso di guasti o disfunzioni, compreso il ricorso ad attrezzature/dispositivi alternativi.

2.3.1.7. Il Responsabile dell'Unità Clinica ha la responsabilità di definire le specifiche tecniche, i criteri per la scelta e la valutazione dei dispositivi/presidi adottati.

2.3.1.8. I requisiti tecnologici delle aree di assistenza in regime ambulatoriale e/o Day Hospital non si discostano per quanto attiene la finalità, gestione e manutenzione da quelli dell'Unità di degenza.

2.3.1.8.1. La dotazione tecnologica deve rispondere agli stessi requisiti previsti dal punto 2.3.1.1 al punto 2.3.1.7.

2.3.2. Gestione Sistemi Informatici

2.3.2.1. L'Unità clinica dispone di tecnologie informatiche adeguate ad assicurare la gestione clinica del paziente e la gestione dei dati di rilievo per il SGQ del PT.

2.3.2.2. E' garantita la registrazione in tempo reale dei dati inerenti all'attività trapiantologica.

2.3.2.3. E' necessaria la presenza di POS (Procedure operative standard) o Istruzioni che definiscano le responsabilità e le tempistiche di registrazione dei dati.

2.3.2.4. E' necessario stabilire le modalità di assegnazione delle credenziali di accesso personali per ogni utente abilitato per l'utilizzo dei sistemi informatici.

2.3.2.5. E' garantita la tracciabilità di tutte le attività effettuate dai vari utenti.

2.3.2.6. I sistemi gestionali informatici devono essere validati e devono assicurare la protezione dei dati inseriti e il salvataggio degli stessi attraverso procedure di backup da eseguire con scadenze prefissate.

2.3.2.7. Sono assicurati collegamenti informatici al software gestionale IBMDR, in caso di attività di trapianto allogenico da donatore non familiare.

2.3.2.8. Qualora i sistemi informatici in uso siano forniti da società informatiche, devono essere formalizzati specifici contratti per l'assistenza, la gestione e lo sviluppo degli stessi.

2.3.2.9. Prima dell'entrata in uso di ogni sistema informatico per la gestione dati, gli utilizzatori verificano la corrispondenza ai requisiti di funzionamento pre-definiti ed il corretto funzionamento dei sistemi di controllo della coerenza dei dati inseriti con i valori assegnati.

2.3.2.10. La gestione informatizzata dei dati personali e sensibili è conforme alla normativa vigente in materia di protezione dei dati.

2.3.2.11. Qualora l'attività di assistenza in regime ambulatoriale e/o Day Hospital preveda l'uso di sistemi informatici per la registrazione delle attività, deve essere garantita la conformità agli stessi requisiti previsti dal punto 2.3.2.1 al punto 2.3.2.10.

3. REQUISITI MINIMI ORGANIZZATIVI, STRUTTURALI E TECNOLOGICI DELL'UNITÀ DI RACCOLTA DI SANGUE MIDOLLARE (BM)

Fatti salvi i requisiti richiesti dalla normativa vigente in materia di strutture sanitarie, la presente sezione disciplina i requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici specifici delle unità di raccolta BM.

3.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI DELL'UNITA' DI RACCOLTA DEL SANGUE MIDOLLARE (BM)

3.1.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI SPECIFICI

3.1.1.1. **Struttura organizzativa**

3.1.1.2. L'Unità di Raccolta delle CSE da sangue midollare è un'articolazione funzionale dell'Unità Clinica ed è responsabile della raccolta di CSE da sangue midollare in pazienti candidati ad autotrapianto, in donatori familiari e non familiari (da registro), in base alle attività per le quali l'Unità è autorizzata.

3.1.1.3. L'Unità di Raccolta BM può svolgere la sua attività anche a favore di più Unità Cliniche che afferiscono ad Aziende sanitarie/ospedaliero-universitarie diverse con le quali l'Azienda di afferenza dell'Unità di Raccolta deve stipulare specifico accordo/convenzione.

3.1.1.4. L'Unità di Raccolta BM svolge la propria attività all'interno di sale operatorie di strutture sanitarie sedi dell'Unità Clinica di un Programma Trapianti.

3.1.1.5. L'Azienda è tenuta ad adottare un documento specifico che definisca le modalità dell'utilizzo della sala operatoria da parte dell'Unità di Raccolta BM.

3.1.1.5.1. L'Unità di Raccolta dispone di personale qualificato, esperto e adeguatamente formato per lo svolgimento delle specifiche attività.

3.1.1.5.2. La dotazione di personale deve essere commisurata alle tipologie e ai volumi delle prestazioni erogate.

3.1.1.6. **Gestione delle risorse umane**

3.1.1.6.1. La struttura organizzativa dell'Unità di Raccolta BM è definita attraverso un organigramma funzionale e nominativo, nei quali sono riportati i relativi livelli di responsabilità del personale coinvolto nell'Unità, le loro relazioni gerarchiche e funzionali con le altre unità del programma trapianti. Tali documenti contengono altresì, l'indicazione dei sostituti delle figure professionali di cui ai successivi paragrafi.

3.1.1.6.2. Nell'Unità di Raccolta BM devono essere presenti le figure professionali di cui ai successivi paragrafi.

3.1.1.7. **Responsabile medico dell'Unità di Raccolta BM**

3.1.1.7.1. Il Responsabile dell'Unità Clinica designa il Responsabile Medico dell'Unità di Raccolta BM, qualora non sia lui a ricoprire tale ruolo, in accordo con il Direttore della struttura di appartenenza.

3.1.1.7.2. La figura designata deve essere in possesso di Diploma di Laurea in medicina e chirurgia, specialità in Ematologia o in discipline equipollenti o affini, e/o Pediatria in caso di PT pediatrico, con esperienza clinica documentata di almeno due anni nelle attività inerenti alla raccolta di CSE da sangue midollare e nei trapianti CSE ed una competenza documentata dall'effettuazione di almeno 20 procedure nella sua carriera.

3.1.1.7.3. E' responsabile delle seguenti attività:

3.1.1.7.3.1. raccolta delle CSE;

3.1.1.7.3.2. svolgimento delle specifiche attività in conformità alle normative e agli standard operativi applicabili;

3.1.1.7.3.3. gestione complessiva dei donatori/pazienti, dalla selezione e valutazione pre-raccolta donatore di concerto con il CD per il donatore non familiare o analoga funzione per la valutazione del donatore familiare, gestione di ogni complicanza post-raccolta, e delle reazioni avverse gravi o eventi avversi in corso di donazione, gestione della procedura di donazione, gestione del prodotto in fase di raccolta e gestione del successivo follow up del donatore di concerto con il CD o analoga funzione per la valutazione del donatore familiare;

3.1.1.7.3.4. operato dello staff medico e infermieristico assegnato;

3.1.1.7.3.5. formazione e valutazione del mantenimento delle competenze del personale afferente all'Unità di raccolta;

3.1.1.7.3.6. sistema qualità dell'Unità di Raccolta la cui gestione può essere delegata ad altra/e figura/e professionali. Qualora svolga direttamente tale funzione, deve essere garantita la supervisione da parte del Responsabile della Qualità di Programma.

3.1.1.8. **Responsabile della Qualità**

3.1.1.8.1. Il Responsabile dell'Unità di Raccolta BM identifica un responsabile del sistema qualità, che può coincidere con il Responsabile della Qualità dell'Unità Clinica in accordo con la struttura di appartenenza.

3.1.1.8.2. Opera in sinergia con i Responsabili della Qualità delle altre unità del PT, qualora le funzioni non siano coincidenti e con il Responsabile di Qualità del PT.

3.1.1.8.3. Deve possedere un'adeguata e documentata formazione in tema di SGQ (partecipazione corsi SGQ, ecc) e avere un'esperienza di almeno un anno nel settore specifico.

3.1.1.8.4. E' responsabile della gestione del sistema di qualità in uso presso l'Unità di Raccolta BM.

3.1.1.8.5. Non deve essere coinvolto direttamente nell'attività svolte nell'Unità di Raccolta. Qualora risulti direttamente coinvolto, la verifica delle attività correlate al suo ruolo sono demandate ad un responsabile di qualità di altra unità afferente al PT o al responsabile di qualità del PT stesso.

3.1.1.9. **Personale medico**

Il personale medico dell'Unità di Raccolta BM:

3.1.1.9.1. deve possedere il diploma di Laurea in medicina e chirurgia con specializzazione in Ematologia o discipline equipollenti o affini, o pediatria in caso di PT pediatrico;

3.1.1.9.2. deve possedere esperienza clinica documentata in trapianto di CSE allogenico e/o autologo, come previsto dal programma di formazione iniziale;

3.1.1.9.3. è responsabile dello svolgimento delle attività di presa in carico del donatore/paziente, di gestione delle procedure di raccolta e delle reazioni avverse gravi o eventi avversi in corso di prelievo, della gestione del prodotto in fase di raccolta e gestione del successivo follow up del donatore;

3.1.1.9.4. si può avvalere di operatori sanitari di supporto, sotto la responsabilità del Responsabile o di un suo delegato presente in sala;

3.1.1.9.5. è dotato di una specifica formazione per l'acquisizione di competenze per la raccolta di BM in ambito pediatrico, se nell'ambito del PT si svolge attività pediatrica.

3.1.1.10. **Tracciabilità**

3.1.1.10.1. L'unità di Raccolta BM garantisce la corretta e univoca identificazione del paziente/donatore e prodotto cellulare e il corretto abbinamento di questo con il donatore/paziente da cui è raccolto.

3.1.1.10.2. Il sistema di etichettatura delle unità di CSE midollari raccolte identifica senza possibilità di errore, il tipo di contenuto e riporta tutte le informazioni prescritte dalla normativa vigente e dagli standard applicabili, di concerto con il TE di riferimento.

3.1.1.10.3. Le etichette sono generate con garanzia di associazione univoca tra donatore e unità e, ove applicabile, tra donatore e ricevente.

3.1.1.10.4. Le etichette utilizzate devono essere idonee allo specifico impiego secondo la normativa vigente.

3.1.1.10.5. L'etichettatura deve essere effettuata con modalità ed in ambienti atti a minimizzare il rischio di scambi ed errori secondo procedure concordate con il TE di riferimento.

3.2. REQUISITI STRUTTURALI DELL'UNITA' DI RACCOLTA DI BM

3.2.1. REQUISITI STRUTTURALI SPECIFICI

I requisiti strutturali e quelli relativi alla gestione delle sale operatorie sono quelli definiti dal percorso di autorizzazione delle singole aziende sanitarie sede dell'Unità Clinica.

Devono essere comunque disponibili istruzioni specifiche scritte che prevedano le norme comportamentali da adottare nelle aree dove si svolgono attività che influiscono sulla sicurezza dei pazienti/donatori e sulla qualità dei prodotti cellulari.

3.3. REQUISITI TECNOLOGICI DELL'UNITA' DI RACCOLTA BM

3.3.1. REQUISITI TECNOLOGICI SPECIFICI

3.3.1.1. **Attrezzature e materiali**

3.3.1.1.1. Per il prelievo di CSE devono essere utilizzati strumenti e dispositivi sterili, qualificati per l'uso previsto.

3.3.1.1.2. Sono impiegati soltanto dispositivi medici marcati CE ed il personale sanitario addetto alle attività di prelievo deve ricevere adeguata formazione sull'utilizzo di tali dispositivi.

3.3.1.1.3. Per la saldatura dei circuiti di raccordo dei sistemi di prelievo devono essere disponibili sistemi di saldatura idonei a prevenire il rischio di contaminazione microbica.

3.3.1.1.4. Sono disponibili sistemi per il trasporto delle CSE atti a garantire il mantenimento delle temperature definite, l'integrità delle unità durante il trasferimento; il monitoraggio e la registrazione della temperatura durante il trasporto.

4. REQUISITI MINIMI ORGANIZZATIVI, STRUTTURALI E TECNOLOGICI DELL'UNITÀ DI RACCOLTA DI SANGUE PERIFERICO (PB)

Fatti salvi i requisiti richiesti dalla normativa vigente in materia di strutture sanitarie, la presente sezione disciplina i requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici specifici delle Unità di Raccolta PB.

4.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI DELL'UNITÀ DI RACCOLTA (PB)

4.1.1. Requisiti organizzativi specifici

4.1.1.1. L'Unità di Raccolta di CSE da PB è un settore di un servizio trasfusionale, che svolge, tra le altre attività, la raccolta di CSE da sangue periferico in pazienti candidati ad autotrapianto, in donatori familiari e non familiari (da registro), in base alle attività per le quali l'Unità è autorizzata.

4.1.1.2. L'Unità di Raccolta PB può svolgere la sua attività anche per più Unità Cliniche con le quali l'Azienda di afferenza dell'Unità di Raccolta deve stipulare specifico accordo/convenzione.

4.1.1.3. Ricadono sotto la responsabilità dell'Unità di Raccolta PB la raccolta di linfociti da donatore allogenico per infusione nel paziente sottoposto a trapianto di CSE (DLI) e la fotochemioterapia extracorporea/fotoaferesi per la gestione della GVHD acuta e cronica. Tale prestazione terapeutica deve essere svolta nell'ambito di protocolli clinici definiti con l'Unità Clinica del PT di afferenza e in collaborazione con il TE qualora siano adottati sistemi aperti.

4.1.1.4. L'Unità di Raccolta dispone di personale qualificato, esperto e adeguatamente formato per lo svolgimento delle specifiche attività.

4.1.1.5. La dotazione di personale deve essere commisurata alle tipologie e ai volumi delle prestazioni erogate.

4.1.2. Gestione delle risorse umane

4.1.2.1. La struttura organizzativa dell'Unità di Raccolta PB è definita attraverso un organigramma funzionale e nominativo, nei quali sono riportati i relativi livelli di responsabilità del personale coinvolto nell'Unità, le loro relazioni gerarchiche e funzionali con le altre unità del Programma Trapianti. Tali documenti contengono altresì, l'indicazione dei sostituti delle figure professionali di cui ai successivi paragrafi.

4.1.2.2. Nell'Unità di Raccolta PB devono essere presenti le figure professionali di cui ai successivi paragrafi.

4.1.3. Responsabile medico dell'Unità di raccolta

4.1.3.1. Il Responsabile medico dell'Unità di Raccolta PB è designato dal Direttore del Servizio Trasfusionale a cui l'Unità stessa afferisce, in accordo con il DTP.

4.1.3.2. Deve essere in possesso di Diploma di Laurea in medicina e chirurgia, ed essere un medico di medicina trasfusionale con esperienza di almeno 2 anni nella attività di raccolta delle CSE con competenza documentata per l'effettuazione/supervisione di almeno 50 procedure nel corso della sua carriera, di cui almeno 10 in ambito allogenico, se il PT a cui afferisce svolge attività di trapianto allogenico.

4.1.3.3. Se nell'ambito del PT si svolge attività pediatrica, il Responsabile medico deve avere una formazione per l'acquisizione di competenze per la raccolta di PB in ambito pediatrico.

4.1.3.3.1. È responsabile delle seguenti attività:

4.1.3.3.1.1. raccolta delle CSE;

4.1.3.3.1.2. svolgimento delle specifiche attività in conformità alle normative e agli standard operativi applicabili;

4.1.3.3.1.3. gestione complessiva dei donatori/pazienti, dalla selezione e valutazione pre-raccolta alla gestione di ogni complicanza post-raccolta e del successivo follow-up di concerto con il CD per il donatore non familiare o analoga funzione per la valutazione del donatore familiare;

4.1.3.3.1.4. operato del personale medico e infermieristico assegnato;

4.1.3.3.1.5. formazione e valutazione del mantenimento delle competenze del personale afferente all'Unità di Raccolta;

4.1.3.3.1.6. sistema qualità dell'Unità di Raccolta la cui gestione può essere delegata ad altra/e figura/e professionali. Qualora svolga direttamente tale funzione, deve essere garantita la supervisione da parte del Responsabile della Qualità di Programma.

4.1.4. Responsabile della Qualità

4.1.4.1. Il Responsabile dell'Unità di Raccolta identifica un responsabile del sistema qualità della stessa che può coincidere con il Responsabile della Qualità del PT, in accordo con il Direttore della struttura di appartenenza.

4.1.4.2. Deve possedere un'adeguata e documentata formazione in tema di SGQ (partecipazione corsi SGQ, ecc) e avere un'esperienza di almeno un anno nel settore specifico.

4.1.4.3. E' responsabile della gestione del sistema di qualità in uso presso l'Unità di raccolta.

4.1.4.4. Opera in sinergia con i Responsabili della Qualità delle altre unità del PT, qualora le funzioni non siano coincidenti e con il Responsabile di Qualità del PT.

4.1.4.5. Non deve essere coinvolto direttamente nell'attività svolte nell'Unità di Raccolta. Qualora risulti direttamente coinvolto, la verifica delle attività correlate al suo ruolo sono demandate ad un responsabile di qualità di altra unità afferente al PT o al responsabile di qualità del PT stesso.

4.1.5. Personale medico

4.1.5.1. Il personale medico dell'Unità di Raccolta PB è un medico di medicina trasfusionale e deve possedere documentata formazione specifica in materia di raccolta delle CSE e linfociti e documentata qualificazione BLSD.

4.1.5.2. E' responsabile dello svolgimento delle attività di presa in carico del donatore, di concerto con il CD per il donatore non familiare o analoga funzione per la valutazione del donatore familiare, della gestione delle procedure di raccolta e delle reazioni avverse gravi o eventi avversi in corso di aferesi, della gestione del prodotto in fase di raccolta e del successivo follow up del donatore di concerto con il CD per il donatore non familiare o analoga funzione per la valutazione del donatore familiare.

4.1.5.3. Se nell'ambito del PT si svolge attività pediatrica, deve essere garantita una specifica formazione per l'acquisizione di competenze per la raccolta di PB in ambito pediatrico.

4.1.6. Personale infermieristico

4.1.6.1. Il personale infermieristico dell'Unità di Raccolta PB deve possedere diploma di laurea in scienze infermieristiche o titoli equipollenti e documentata esperienza nella gestione dei donatori e dei pazienti sottoposti ad aferesi con particolare riguardo alla donazione di CSE, e documentata qualificazione BLSD.

4.1.7. Tracciabilità

4.1.7.1. L'Unità di raccolta garantisce la corretta e univoca identificazione dei prodotti cellulari e il corretto abbinamento di questi con il donatore/paziente da cui sono raccolti.

4.1.7.2. Il sistema di etichettatura delle unità di CSE periferiche raccolte, e di linfociti identifica, senza possibilità di errore, il tipo di contenuto e riporta tutte le informazioni prescritte dalla normativa vigente e dagli standard applicabili di concerto con il TE di riferimento.

4.1.7.3. Le etichette sono generate unicamente dai SGI con garanzia di associazione univoca tra donatore, unità e risultati analitici e, ove applicabile, tra donatore e ricevente.

4.1.7.4. Le etichette utilizzate devono essere idonee allo specifico impiego secondo la normativa vigente.

4.1.7.5. L'etichettatura deve essere effettuata con modalità ed in ambienti atti a minimizzare il rischio di scambi ed errori, di concerto con il TE di riferimento.

4.2. REQUISITI STRUTTURALI DELL'UNITÀ DI RACCOLTA (PB)

4.2.1. REQUISITI STRUTTURALI

4.2.1.1. **Requisiti strutturali specifici**

4.2.1.1.1. L'unità di raccolta PB dispone di locali atti a garantire l'idoneità all'uso previsto, con specifico riferimento alla esigenza di consentire lo svolgimento delle diverse attività in ordine logico, al fine di contenere il rischio di errori e minimizzare il rischio di contaminazioni.

4.2.1.1.2. I locali e gli spazi devono essere commisurati alle tipologie ed ai volumi delle prestazioni erogate.

4.2.1.1.3. Sono presenti almeno: un'area di attesa per i pazienti e per i donatori di CSE/linfociti; un locale per la valutazione clinica dei pazienti e dei donatori; un locale per l'effettuazione della raccolta di CSE/linfociti; un'area per lo stoccaggio dei materiali, dispositivi e soluzioni da impiegare nel corso della raccolta di CSE/linfociti.

4.2.1.1.4. Al fine di contenere il rischio di contrarre malattie infettive in caso di pazienti immunodepressi, in assenza di locali dedicati, devono essere predisposte misure organizzative che prevengano la promiscuità tra pazienti a rischio e soggetti non a rischio.

4.2.1.1.5. Se l'unità di raccolta conserva i prodotti cellulari allo stato fresco, prima della consegna all'istituto dei tessuti, tale conservazione avviene in apparecchiature idonee a garantire una temperatura di conservazione adeguata alla tipologia di manipolazioni alle quali le cellule saranno sottoposte ed entro tempistiche definite.

4.2.1.1.6. Sono disponibili procedure scritte per la gestione dei locali, che definiscano le misure adottate dall'unità di raccolta per le attività di: manutenzione, pulizia e sanificazione; monitoraggio della contaminazione microbica, ove applicabile; monitoraggio delle condizioni ambientali (temperatura e umidità).

4.2.1.1.7. Le suddette attività sono documentate e valutate dai soggetti preposti.

4.2.1.1.8. Sono disponibili istruzioni scritte che prevedano le norme comportamentali da adottare nelle aree dove si svolgono attività che influiscono sulla sicurezza dei pazienti/donatori e sulla qualità dei prodotti cellulari.

4.3. REQUISITI TECNOLOGICI DELL'UNITÀ DI RACCOLTA PB

4.3.1. REQUISITI TECNOLOGICI GENERALI

4.3.1.1. **Requisiti tecnologici dell'Unità di raccolta**

4.3.1.1.1. Tutte le dotazioni tecnologiche sono dedicate allo specifico impiego e conformi alla normativa vigente.

4.3.1.1.2. Le dotazioni tecnologiche devono essere commisurate alle tipologie e ai volumi delle prestazioni erogate, anche in relazione alla capacità di assicurare la continuità delle attività in caso di emergenza tecnologica o di interruzione dell'utilizzo per motivi di manutenzione ordinaria o straordinaria.

4.3.1.1.3. Le apparecchiature ed i materiali che vengono in contatto con i prodotti biologici e le soluzioni impiegate devono essere biologicamente compatibili ed avere caratteristiche tali da prevenire qualsiasi rischio per la qualità e la sicurezza del prodotto.

4.3.1.1.4. Sono impiegati soltanto dispositivi medici marcati CE ed il personale sanitario addetto alle attività di prelievo deve ricevere adeguata formazione sull'utilizzo di tali dispositivi.

4.3.1.1.5. Ove possibile, le apparecchiature hanno caratteristiche idonee a garantire la accuratezza e la facilità delle operazioni di pulizia e, se necessario, di decontaminazione.

4.3.1.1.6. Per la raccolta di CSE periferiche e linfociti da donatori allogenici e da pazienti candidati al trapianto autologo sono utilizzate apparecchiature dotate di caratteristiche prestazionali atte a garantire un elevato grado di sicurezza per i donatori e per i pazienti, nonché il soddisfacimento degli standard di qualità definiti per l'impiego trapiantologico.

4.3.1.1.7. Per la chiusura dei circuiti di raccordo dei dispositivi di prelievo sono disponibili sistemi di saldatura idonei ad assicurare l'integrità dei prodotti cellulari e a prevenire il rischio di contaminazione microbica.

4.3.1.1.8. Sono disponibili apparecchiature per la conservazione che consentano lo stoccaggio differenziato e sicuro delle CSE e dei linfociti in base a tipologia, stato e destinazione d'uso.

4.3.1.1.9. Le apparecchiature destinate alla conservazione delle CSE e dei linfociti sono dotate: di un sistema di controllo e di registrazione della temperatura, di allarme acustico e visivo in caso di escursioni anomale rispetto alle temperature di esercizio definite; di dispositivi di allarme

remotizzato sia acustici che visivi o di equivalenti strumenti di allerta qualora esse siano ubicate in locali o zone non costantemente presidiate da personale a ciò deputato.

4.3.1.1.10. Sono disponibili sistemi per il trasporto delle CSE e dei linfociti atti a garantire il mantenimento delle temperature definite, l'integrità delle unità durante il trasferimento; il monitoraggio e la registrazione della temperatura durante il trasporto.

4.3.1.1.11. E' garantita la dotazione strumentale necessaria per la gestione delle emergenze cliniche in corso di raccolta delle CSE, prevista dalla normativa vigente.

4.3.1.1.12. Sono disponibili procedure per lo svolgimento delle attività di controllo, manutenzione, pulizia e sanificazione delle apparecchiature per la raccolta, per la conservazione, per il trasporto delle CSE e dei linfociti, e delle apparecchiature per la conservazione e il trasporto di farmaci, reagenti e materiali impiegati per la raccolta dei prodotti cellulari.

4.3.1.1.13. Tali procedure definiscono, per le apparecchiature impiegate: i criteri per l'identificazione univoca; l'inserimento in appositi elenchi; le attività periodiche di controllo, manutenzione, pulizia e sanificazione, in riferimento a specifici piani, e le relative modalità di registrazione; le soluzioni adottate per prevenirne l'utilizzo involontario da parte del personale in caso di guasti o malfunzionamenti; le attività di manutenzione svolte in caso di guasti o malfunzionamenti, compreso il controllo finale della rispondenza ai requisiti specificati in sede di qualificazione, e le relative modalità di registrazione.

4.3.1.1.14. Per quanto riguarda le apparecchiature destinate alla conservazione delle CSE, le procedure prevedono la gestione dei relativi allarmi, anche remotizzati, la attivazione di piani di sorveglianza della funzionalità dei sistemi di controllo e di registrazione della temperatura e degli allarmi visivi e acustici; piani per il trasferimento delle unità contenute in apparecchiature guaste o malfunzionanti.

4.3.1.2. **Sistema Informativo**

4.3.1.2.1. I software dei SGI impiegati nell'unità di raccolta sono conformi ai requisiti previsti dalla normativa vigente.

4.3.1.2.2. Sono adottati meccanismi atti a prevenire usi non autorizzati dei SGI, attraverso una specifica gerarchia di accesso alle funzioni definita in relazione ai ruoli e alle responsabilità assegnate al personale dell'unità.

4.3.1.2.3. Tutte le componenti del sistema informativo (server, rete aziendale, apparecchiature di memorizzazione, sistemi di backup e/o di archiviazione dei dati, stampanti, etc.) sono qualificati prima dell'uso, sottoposti a controlli regolari di affidabilità e periodicamente sottoposti a manutenzione, al fine di accertarne la adeguatezza ed il corretto funzionamento.

4.3.1.2.4. I software dei SGI impiegati per l'erogazione del servizio vengono convalidati prima dell'uso, sono sottoposti a controlli regolari di affidabilità e sono periodicamente sottoposti a manutenzione ai fini del mantenimento dei requisiti e delle prestazioni previsti.

4.3.1.2.5. Le prove di convalida e i controlli di affidabilità devono attestare anche la capacità dei sistemi di garantire l'integrità e l'accuratezza dei dati di back-up e la possibilità di ripristino degli stessi.

4.3.1.3. **Attrezzature e materiali**

4.3.1.3.1. Per i materiali ed i reagenti che influiscono sulla qualità e sulla sicurezza delle CSE, sono disponibili specifiche istruzioni formalizzate e approvate che comprendano: descrizione

(nome/codice articolo, fornitori autorizzati, utilizzo previsto); le procedure di campionamento e controllo, i requisiti e i relativi criteri di accettabilità; le condizioni previste per la conservazione; le procedure di controllo durante lo stoccaggio.

4.3.1.3.2. Sono disponibili procedure scritte per le attività di campionamento e controllo da svolgere in occasione di ogni consegna dei materiali e reagenti che influiscono sulla qualità e sulla sicurezza delle CSE.

4.3.1.3.3. Le attività di controllo ed il relativo esito devono essere documentati.

4.3.1.3.4. Il materiale sterile (dispositivi per la raccolta delle CSE, soluzioni anticoagulanti) deve essere corredato da una dichiarazione di conformità per ogni lotto.

4.3.1.3.5. I materiali critici devono essere rilasciati per lo specifico uso da soggetti qualificati per questo incarico.

4.3.1.3.6. Sono disponibili procedure scritte per la segregazione in aree dedicate dei materiali/reagenti difettosi, scaduti o comunque per qualunque ragione scartati.

4.3.1.3.7. Lo stato dei materiali (in quarantena, autorizzati all'uso, scartati) deve essere chiaramente identificabile.

4.3.1.3.8. Sono disponibili procedure scritte per la registrazione dei lotti e delle scadenze dei materiali e reagenti critici.

4.3.1.3.9. I materiali ed i reagenti critici sono conservati in condizioni controllate e idonee a prevenire l'alterazione delle loro caratteristiche qualitative.

4.3.1.3.10. I materiali e le apparecchiature che influiscono sulla qualità e sulla sicurezza delle CSE devono provenire da fornitori qualificati.

4.3.1.3.11. Sono disponibili procedure scritte per l'acquisto di apparecchiature e materiali, in raccordo con le procedure delle competenti strutture sovra ordinate, che prevedano la definizione dei requisiti specifici da soddisfare nell'ambito della stipula dei contratti e del relativo rinnovo.

4.3.1.3.12. Gli accordi contrattuali prevedono: l'effettuazione di verifiche preliminari finalizzate ad assicurare la capacità dei potenziali fornitori di soddisfare i requisiti definiti dalla Struttura; lo svolgimento di attività di controllo al ricevimento dei materiali, allo scopo di accertare la conformità alle specifiche definite in sede contrattuale; la richiesta di appropriati certificati di conformità ai requisiti definiti dalla normativa vigente, ove applicabile; il monitoraggio continuo, nel corso del rapporto di fornitura, della conformità dei prodotti/beni acquistati alle specifiche definite; il supporto dei fornitori per la risoluzione di eventuali problemi.

5. REQUISITI MINIMI ORGANIZZATIVI, STRUTTURALI E TECNOLOGICI DELL'UNITÀ DI PROCESSAZIONE

Fatti salvi i requisiti richiesti dalla normativa vigente in materia di strutture sanitarie, la presente sezione disciplina i requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici specifici delle Unità di Processazione.

5.1. REQUISITI ORGANIZZATIVI DELL'UNITÀ DI PROCESSAZIONE

5.1.1. Requisiti organizzativi specifici

5.1.1.1. L'Unità di Processazione è un istituto dei tessuti, come definito all'art.3, comma 1, lett. q), del D.Lgs. 191/2007, dove si svolgono attività di lavorazione, conservazione, stoccaggio e distribuzione di CSE per la finalità di impiego clinico nell'ambito di un Programma di Trapianto emopoietico.

5.1.1.2. L'Unità di Processazione è responsabile dei controlli finalizzati alla caratterizzazione biologica del prodotto cellulare.

5.1.1.3. L'Unità di Processazione può svolgere la sua attività anche a favore di più Unità Cliniche che afferiscono ad Aziende sanitarie diverse con le quali l'Azienda di afferenza dell'Unità di Processazione deve stipulare specifico accordo/convenzione.

5.1.1.4. L'Unità di Processazione dispone di personale qualificato, esperto e adeguatamente formato.

5.1.1.5. La dotazione di personale deve essere commisurata alle tipologie e ai volumi delle prestazioni erogate.

5.1.2. Gestione delle risorse umane

5.1.2.1. La struttura organizzativa dell'Unità di Processazione è definita attraverso un organigramma funzionale e nominativo, nei quali sono riportati i relativi livelli di responsabilità del personale coinvolto nell'Unità, le loro relazioni gerarchiche e funzionali con le altre unità del Programma Trapianti. Tali documenti contengono altresì, l'indicazione dei sostituti delle figure professionali di cui ai successivi paragrafi.

5.1.2.2. Nell'Unità di Processazione devono essere presenti le figure professionali di cui ai successivi paragrafi.

5.1.3. Responsabile dell'Unità di Processazione

5.1.3.1. Il Responsabile dell'Unità di Processazione è designato dal Direttore della struttura a cui l'Unità stessa afferisce, in accordo con il DTP.

5.1.3.2. La figura designata deve possedere almeno i seguenti requisiti:

5.1.3.2.1. diploma di laurea in medicina e chirurgia e relativa specializzazione o diploma di laurea magistrale in scienze biologiche o biotecnologiche;

5.1.3.2.2. esperienza di almeno due anni nelle attività inerenti alla manipolazione delle CSE ed una competenza documentata dall'effettuazione di almeno 50 procedure nella sua carriera.

5.1.3.3. E' \\\\responsabile delle attività di accettazione, lavorazione, conservazione, stoccaggio e distribuzione delle CSE, nonché dei controlli finalizzati alla caratterizzazione biologica del prodotto cellulare.

5.1.3.4. Garantisce l'aderenza alle normative vigenti e agli standard internazionali applicabili.

5.1.3.5. E' responsabile di quanto previsto dall'articolo 17, comma 2, del D.Lgs. n. 191/2007 nonchè di attuare le disposizioni di cui agli articoli 7, 10, 15, 22 e 24 del medesimo decreto.

5.1.3.6. E' responsabile della formazione e valutazione delle competenze del personale.

5.1.3.7. E' responsabile del sistema qualità dell'Unità la cui gestione può essere delegata ad altra/e figura/e professionali.

5.1.3.8. Ha la responsabilità della gestione degli eventi e reazioni avversi gravi correlati ai prodotti cellulari, in collaborazione con i Responsabili delle altre Unità.

5.1.3.9. Può svolgere anche il ruolo di Responsabile medico se in possesso di diploma di laurea in medicina e chirurgia e tutte le specifiche previste dal ruolo del Responsabile Medico dell'Unità di Processazione.

5.1.4. Responsabile Medico dell'Unità di Processazione

5.1.4.1. Qualora il Responsabile dell'Unità di Processazione non sia un medico, il Direttore della struttura a cui l'Unità stessa afferisce, in accordo con il DTP identifica e designa il medico.

a cui viene attribuita la responsabilità di tutti gli aspetti di competenza, compresa l'idoneità all'uso clinico dei prodotti cellulari.

5.1.4.2. Il responsabile medico possiede il diploma di laurea in medicina e chirurgia, con un'esperienza di almeno due anni nella gestione dei prodotti cellulari a scopo trapiantologico ed una competenza documentata nell'effettuazione/supervisione di almeno 50 procedure nella sua carriera.

5.1.4.3. Ha la responsabilità della revisione e approvazione di tutte le procedure clinicamente rilevanti.

5.1.4.4. Collabora alla gestione degli eventi e reazioni avversi gravi correlati ai prodotti cellulari con il Responsabile dell'Unità di Processazione e con i Responsabili delle altre Unità.

5.1.5. Responsabile della Qualità

5.1.5.1. Il Responsabile dell'Unità di Processazione identifica un responsabile del sistema qualità della stessa Unità che può coincidere con il Responsabile della Qualità del PT, in accordo con il Direttore della struttura di appartenenza.

5.1.5.2. Il Responsabile della Qualità deve essere adeguatamente formato (partecipazione corsi SGQ, ecc) e/o avere un'esperienza di almeno un anno nel settore specifico.

5.1.5.3. Opera in sinergia con i Responsabili della Qualità delle altre unità del programma trapianti, qualora le funzioni non siano coincidenti e con il Responsabile di Qualità del PT.

5.1.5.4. Non deve essere coinvolto direttamente nelle attività svolte nell'Unità di Processazione. Qualora risulti direttamente coinvolto, la verifica delle attività correlate al suo ruolo sono demandate ad un responsabile di qualità di altra unità afferente al PT o al responsabile di qualità del PT stesso.

5.1.6. Personale operativo

5.1.6.1. Il personale operativo dell'Unità di Processazione possiede diploma di laurea in medicina, in scienze biologiche, in biotecnologie o in tecnico di laboratorio biomedico.

5.1.6.2. Il personale operante presso l'Unità di Processazione interviene direttamente nelle attività connesse alla lavorazione, caratterizzazione, conservazione e rilascio dei prodotti biologici utilizzati nell'ambito della procedura trapiantologica.

5.1.6.3. Deve essere dedicato e in numero adeguato al carico di lavoro svolto e in grado di garantire la continuità operativa in base all'assetto organizzativo definito, qualificato per la tipologia e la complessità delle attività che svolge.

5.1.7. Tracciabilità

5.1.7.1. L'Unità di Processazione garantisce la tracciabilità di ogni fase/attività e delle relative responsabilità.

5.1.7.2. L'Unità di Processazione attribuisce ad ogni prodotto cellulare un codice identificativo unico in conformità alle disposizioni di cui al D.Lgs. 191/2007 e al D.Lgs 256/2016, utilizzando il sistema di codifica ISBT 128, come da indicazioni del CNT, allo scopo di consentire la tracciabilità del prodotto durante la fase di distribuzione, nella sua funzione di TE.

5.2. REQUISITI STRUTTURALI DELL'UNITA' DI PROCESSAZIONE

5.2.1. REQUISITI STRUTTURALI SPECIFICI

5.2.1.1. **Strutture**

5.2.1.1.1. L'Unità di Processazione dispone di strutture adeguate allo svolgimento della propria attività in conformità ai parametri definiti nel presente documento e commisurate alla tipologia ed ai volumi delle stesse.

5.2.1.1.2. I locali devono essere progettati, collocati, costruiti e manutenuti al fine di ridurre al minimo il rischio di errori ed evitare la contaminazione ambientale e la contaminazione crociata.

5.2.1.1.3. L'accesso deve essere limitato al personale autorizzato dal Responsabile dell'Unità di Processazione, e deve prevedere un sistema di controllo degli accessi.

5.2.1.1.4. L'Unità di Processazione dispone di politiche e procedure scritte per l'accesso, la pulizia, la manutenzione e lo smaltimento dei rifiuti.

5.2.1.1.5. Sono disponibili istruzioni scritte che prevedano le norme comportamentali da adottare nelle aree dove si svolgono attività che influiscono sulla sicurezza e sulla qualità dei prodotti cellulari.

5.2.1.1.6. Sono identificate almeno le seguenti aree:

a. area/locale di accettazione dei prodotti biologici, dei campioni biologici associati e della relativa documentazione;
b. locale di processazione (laboratorio);
c. locale di congelamento e stoccaggio di prodotti criopreservati (sala criobiologica);
d. area/locale di magazzino per la conservazione dei materiali;
e. area/locale per attività amministrative e gestionali.

5.2.1.1.7. L'area di accettazione è preferibilmente separata dal locale di processazione, ma è consentito che tale attività sia svolta all'interno dello stesso locale, purché siano adottate adeguate misure per prevenire la contaminazione ambientale e la contaminazione crociata e sia mantenuta la classe D.

5.2.1.1.8. Il locale di processazione e la sala criobiologica devono essere due locali separati.

5.2.1.1.9. Nel laboratorio di processazione la qualità dell'aria deve avere un numero di particelle e un numero di colonie microbiche corrispondente almeno al grado D (EU GMP Annex 1, ISO 14644, EDQM 2nd Edition 2015 e s.m.i.). Tali parametri sono monitorati e verificati ad intervalli stabiliti, con una frequenza non inferiore a sei mesi. I risultati dei controlli sono documentati e conservati per il tempo previsto dalle normative vigenti.

5.2.1.1.10. E' predisposto un monitoraggio della temperatura e dell'umidità nel laboratorio, nel locale di congelamento e stoccaggio (sala criobiologica) e nell'area/locale di magazzino, verificato ad intervalli definiti, tali da preservare le caratteristiche biologiche dei prodotti cellulari, dei materiali critici e la salute degli operatori.

5.2.1.1.11. La sala criogenica risponde ai requisiti previsti dalle linee guida per la sala criobiologica di un Istituto dei Tessuti, predisposte dal Centro Nazionale Trapianti.

5.2.1.1.12. L'area/locale magazzino è adeguata e qualificata per lo stoccaggio dei materiali critici, dispositivi e reagenti impiegati nelle attività di processazione e devono essere predisposte misure che permettano la corretta conservazione ed identificazione.

5.2.1.1.13. Viene definito un piano per le pulizie ordinarie e straordinarie ed il personale che esegue tali attività deve essere adeguatamente formato. Nei locali classificati sono applicate procedure operative di pulizia e sanificazione ambientale validate. Deve essere prevista la registrazione dell'avvenuto intervento e di chi lo ha effettuato.

5.3. REQUISITI TECNOLOGICI DELL'UNITA' DI PROCESSAZIONE

5.3.1. REQUISITI TECNOLOGICI SPECIFICI

5.3.1.1. Deve essere definita una dotazione minima di apparecchiature per la processazione dei prodotti cellulari che deve rispondere ad un grado di avanzamento tecnologico tale da garantire elevati livelli di qualità e sicurezza dei prodotti cellulari preparati e sicurezza degli operatori.

5.3.1.2. Le apparecchiature sono identificate, registrate e qualificate per lo specifico utilizzo, sia che si tratti di attrezzature nuove sia che si tratti di attrezzature riparate e sottoposte a regolare manutenzione, ivi compresa, ove applicabile, la taratura in relazione a specifici parametri metrologici di riferimento. I risultati dei controlli sono documentati.

5.3.1.3. Sono definiti, documentati e resi noti agli operatori e ai servizi interessati piani per la manutenzione ordinaria e straordinaria, conformemente alle istruzioni del fabbricante.

5.3.1.4. La cappa a flusso laminare deve essere a flusso verticale, biohazard di classe 2, dotata di UV e la qualità dell'aria deve avere un numero di particelle e un numero di colonie microbiche corrispondente al grado A (EU GMP Annex 1, ISO 14644, EDQM 2nd Edition 2015 e smi). Tali parametri sono monitorati e registrati ad intervalli stabiliti, con una frequenza non inferiore a sei mesi. I risultati dei controlli sono documentati e conservati per il tempo previsto dalle normative vigenti.

5.3.1.5. Il laboratorio dispone di strumenti tecnologici e informatici (hardware e software) atti a garantire la tracciabilità del percorso dei prodotti cellulari in tutte le fasi del processo.

5.3.2. Sistema informatico

5.3.2.1. L'Unità di Processazione dispone di un sistema informativo finalizzato alla raccolta, elaborazione ed archiviazione dei dati di attività, ed atto ad alimentare i necessari flussi informativi regionali e nazionali.

5.3.2.2. Sono disponibili procedure scritte per l'immissione, la verifica e la revisione dei dati.

5.3.2.3. Sono assicurati i collegamenti informatici necessari per lo svolgimento delle attività inerenti la corretta attribuzione del SEC.

5.3.2.4. E' definita una modalità di back up dei dati.

5.3.3. Attrezzature e materiali

5.3.3.1. Le attrezzature e i materiali corrispondono alle destinazioni d'uso previste e sono predisposte in modo da minimizzare ogni rischio per i riceventi e il personale.

5.3.3.2. Tutte le attrezzature e i dispositivi tecnici critici sono identificati e convalidati, periodicamente ispezionati e preventivamente sottoposti a manutenzione conformemente alle istruzioni del fabbricante.

5.3.3.3. Per ogni attrezzatura critica è necessario disporre di norme di funzionamento, con indicazioni dettagliate di come intervenire in caso di disfunzioni o guasti.

5.3.3.4. Periodicamente è necessario procedere alla manutenzione, alla pulizia, alla disinfezione e all'igienizzazione di tutte le attrezzature critiche e alla registrazione delle operazioni effettuate.

5.3.3.5. I contenitori criogenici, congelatori e frigoriferi devono essere dotati di sistemi di allarme, anche remotizzati. Per la gestione degli allarmi si applicano i requisiti delle Linee guida per la sala criobiologica di un Istituto dei tessuti del Centro Nazionale Trapianti.

5.3.3.6. Sono definite procedure di back up per garantire la continuità dell'attività in caso di malfunzionamento o rottura di una attrezzatura critica.

5.3.3.7. Tutti i materiali e reagenti che entrano in contatto con il prodotto cellulare ad uso clinico devono essere autorizzati per l'applicazione sull'uomo. Qualora non fossero presenti in commercio reagenti validati per l'uso sull'uomo devono essere predisposti protocolli di qualificazione /validazione per tale utilizzo.

5.3.3.8. Tutti i reagenti per uso umano sono corredati della documentazione relativa all'esecuzione dei controlli di qualità eseguiti dal produttore.

5.3.3.9. I reagenti e i materiali critici devono corrispondere alle prescrizioni e alle specifiche documentate e, se del caso, alle prescrizioni di cui al D.Lgs. 24 febbraio 1997, n. 46 e s.m.i. concernente i dispositivi medici e di cui al D.Lgs. 8 Settembre 2000, n. 332 e s.m.i. relativo ai dispositivi medico-diagnostici in vitro.

5.3.3.9.1. Sono impiegati soltanto dispositivi medici marcati CE ed il personale sanitario addetto alle attività di prelievo deve ricevere adeguata formazione sull'utilizzo di tali dispositivi.

5.3.3.10. I reagenti e i dispositivi medici critici devono essere qualificati e controllati al cambio del lotto al fine di garantire risultati sovrapponibili a quelli ottenuti con i lotti in uso o comunque conformi alle specifiche definite.

5.3.3.11. In caso di reagenti o dispositivi medici con marcatura CE, ove non applicabile un controllo di qualità ad ogni cambio di lotto, è accettabile documentare la valutazione del certificato di analisi del fornitore e l'effettuazione di una ispezione visiva dei prodotti.

ALLEGATO B

Linee guida per l'autorizzazione e l'accreditamento dei PT di nuova istituzione e requisiti di attività minima per il mantenimento dell'accreditamento

1. **Criteri e modalità di autorizzazione e accreditamento dei PT di nuova istituzione**
   1.1. La Regione o la Provincia autonoma, sulla base della programmazione regionale, nell'ottica della razionalizzazione dell'impiego delle risorse del SSN, avvalendosi del CRT, sentito il CNT, individua sul territorio regionale i PT di CSE, necessari per il soddisfacimento dei fabbisogni assistenziali specialistici/trapiantologici dell'utenza, tenendo anche conto dei dati derivati dalla mobilità sanitaria e delle reti assistenziali come ridefinite dall'applicazione del D.M. 02.04.2015, n. 70 - "Regolamento recante definizione degli standard qualitativi, strutturali, tecnologici e quantitativi relativi all'assistenza ospedaliera"- . Al fine di supportare la programmazione regionale, i CRT si avvalgono del supporto di un Comitato tecnico-scientifico costituito da professionisti della rete regionale di trapianto di CSE.
   1.2. Nel caso in cui nella stessa Regione siano presenti PT già autorizzati per lo svolgimento di attività di trapianto di CSE, l'autorizzazione di un nuovo PT è rilasciata previa valutazione dell'efficienza dei PT attivi in termini di soddisfacimento dei fabbisogni assistenziali e trapiantologici dell'utenza.
   1.3. Le Regioni e Province autonome verificano al fine del rilascio del provvedimento di autorizzazione e accreditamento che il PT sia conforme ai requisiti definiti nell'Allegato A del presente Accordo.
   1.4. I provvedimenti regionali di autorizzazione e accreditamento specificano la tipologia di attività clinica di trapianto autorizzata tra quelle previste (autologo adulto e pediatrico, allogenico adulto e pediatrico), il modello organizzativo del PT e le sorgenti di CSE utilizzate; specificano inoltre le attività autorizzate per ciascuna unità operativa afferente al PT.
   1.5. Al fine di valutare i dati di attività dei PT, le Regioni e le Province autonome si avvalgono dei report predisposti dal Centro Nazionale Trapianti, dal Centro Nazionale Sangue e dai CRT per gli ambiti di competenza, con il supporto del GITMO.
   1.6. Le Regioni e le Province autonome si possono avvalere dei rispettivi CRT per i trapianti di organi, tessuti e cellule per l'istruttoria tecnica propedeutica per l'autorizzazione e accreditamento dei PT ed il successivo rinnovo.
   1.7. Ai fini delle disposizioni del presente atto, il CRT svolge inoltre i seguenti compiti:
      1.7.1. coordina la registrazione dei dati relativi all'attività di trapianto CSE;
      1.7.2. elabora i dati statistici relativi all'attività di trapianto CSE anche al fine di renderli disponibili ai professionisti, alle associazioni di volontariato di settore e alla società civile; per tali finalità il CRT si interfaccia con i CRS per quanto attiene i dati relativi alle attività di prelievo di CSE da sangue periferico e cordonale e con i Registri Regionali per quanto attiene i dati relativi al reclutamento dei donatori volontari di CSE;

1.7.3. predispone una relazione annuale sulle attività di trapianto di CSE svolte nella Regione;

1.7.4. collabora con il Registro regionale IBMDR alla programmazione delle attività di reclutamento e di tipizzazione dei donatori di CSE.

2. Istituzione di un nuovo PT

2.1. Il PT di nuova istituzione è autorizzato a svolgere solo attività di trapianto autologo.

2.2. Ogni nuova tipologia di attività clinica di trapianto introdotta e ogni sostanziale modifica delle attività svolte da ciascuna unità operativa afferente deve essere autorizzata previa verifica della conformità ai requisiti di cui all'allegato A da parte della Regione o Provincia autonoma.

3. Modalità di autorizzazione e accreditamento dei PT di nuova istituzione

3.1. L'Azienda di appartenenza del PT presenta l'istanza di autorizzazione e accreditamento all'autorità regionale competente, indicando:

3.1.1. tipologia di PT (adulto, pediatrico, PT singolo, misto, congiunto o metropolitano);

3.1.2. elenco delle unità operative afferenti al PT;

3.1.3. descrizione del processo di trapianto comprensivo delle interfacce tra le unità operative afferenti allo stesso PT o con eventuali unità operative afferenti a PT diversi;

3.1.4. volume di attività clinica programmata e relativi volumi di attività delle unità afferenti.

3.2. La Regione o Provincia autonoma, valutata la richiesta, rilascia un parere sull'istituzione di un nuovo PT, dandone comunicazione al CNT. In caso di parere favorevole, la Regione o Provincia autonoma attiva le procedure di verifica del PT avvalendosi dei propri organismi tecnici e congiuntamente al CRT e al CNT e al CNS per gli ambiti di rispettiva competenza.

3.3. Il CNT, in collaborazione con il CNS per gli ambiti di competenza, rende disponibili propri valutatori specificamente formati ed esperti nel settore, per la composizione dei gruppi di verifica dei PT.

3.4. In relazione all'Unità di processazione, la verifica della conformità ai requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici è condizione indispensabile per il suo inserimento nel compendio europeo degli Istituti dei tessuti (TE) e per la conseguente assegnazione del codice SEC.

3.5. Alla conclusione del processo di verifica, la Regione o Provincia autonoma rilascia il provvedimento regionale di autorizzazione/accreditamento del PT, dandone comunicazione anche al CNT.

4. Autorizzazione di una nuova tipologia di attività clinica di trapianto

4.1. Il PT autorizzato all'attività di trapianto autologo può presentare istanza di autorizzazione allo svolgimento di attività di trapianto allogenico (da donatore familiare e non familiare) se operante in una struttura sanitaria dotata dei servizi assistenziali indispensabili per la gestione clinica del paziente sottoposto a trapianto allogenico di CSE, come indicati nell'Allegato A, e se risponde ai requisiti strutturali minimi per la gestione di pazienti sottoposti a trapianto allogenico.

4.2. Il PT per essere autorizzato deve inoltre rispondere ai seguenti requisiti specifici di attività, di processo e di risultato:

4.2.1. **Requisiti di attività**: aver effettuato almeno 10 trapianti autologhi in un periodo non superiore ad un anno; aver ottemperato al debito informativo nel 100% dei pazienti (comunicazione del trapianto a tempo 0 + follow up del paziente a 3 mesi dal trapianto), aver aggiornato il follow-up per almeno l'80% dei pazienti registrati;

4.2.2. **Requisiti di processo:** aver predisposto procedure per le attività di ricerca e di tipizzazione del donatore non familiare conformi agli standard IBMDR, organigramma e funzionigramma comprendente la figure professionali per le attività di trapianto di CSE da donatore non familiare così come previste nell'allegato A.

4.2.3. **Requisiti di risultato**: evidenza della registrazione dei tempi di attecchimento (polimorfonucleati - PMN e piastrine - PLT), della mortalità correlata al trapianto (TRM) a 100 giorni, dell'incidenza di infezioni da catetere venoso centrale (CVC) e di eventi e reazione avversi gravi relativi alle attività di trapianto autologo svolte.

5. Modalità per l'autorizzazione e l'accreditamento del PT che presenta istanza per lo svolgimento di attività di trapianto allogenico

5.1. L'Azienda di appartenenza del DPT, al fine di ottenere l'autorizzazione e l'accreditamento per lo svolgimento di attività di trapianto allogenico, presenta istanza alla Regione o alla Provincia autonoma dichiarando di possedere i requisiti previsti al precedente punto 4 con allegata documentazione.

5.2. La Regione o la Provincia autonoma, valutata la richiesta, esprime il parere dandone comunicazione al CNT.

5.3. In caso di parere favorevole, la Regione o la Provincia autonoma attiva le procedure di verifica presso le Unità afferenti al PT, avvalendosi dei propri organismi tecnici e congiuntamente al CRT e al CNT e CNS per gli ambiti di rispettiva competenza.

5.4. Il CNT, in collaborazione con il CNS per gli ambiti di competenza, rende disponibili propri valutatori specificamente formati ed esperti nel settore, per la composizione dei gruppi di verifica dei PT.

5.5. Alla conclusione del procedimento, la Regione o Provincia autonoma rilascia il provvedimento di autorizzazione/accreditamento al PT, dandone comunicazione al CNT. Ottenuto il provvedimento di autorizzazione/accreditamento il PT può avviare la procedura di iscrizione al Registro IBMDR secondo le modalità dallo stesso stabilite.

6. Criteri per mantenimento e rinnovo dell'autorizzazione e dell'accreditamento di un PT

6.1. Il provvedimento di autorizzazione e accreditamento del PT, rilasciato dalla Regione o Provincia autonoma, ha validità per 4 anni.

6.2. Sei mesi prima dello scadere del periodo di validità, il Direttore generale della struttura sanitaria di afferenza del DPT invia alla Regione o Provincia autonoma istanza di rinnovo dell'autorizzazione/accreditamento indicandole eventuali variazioni sostanziali delle attività di trapianto.

6.3. Nel caso in cui siano intervenuti cambiamenti sostanziali delle attività di trapianto, raccolta o manipolazione delle CSE, la Regione o la Provincia autonoma attiva la procedura per il rilascio del relativo provvedimento di autorizzazione/accreditamento effettuando, con il

CRT e il supporto del CNT e il CNS per gli ambiti di rispettiva competenza le opportune verifiche.

6.4. La Regione o la Provincia autonoma, avvalendosi del CRT e, per gli specifici ambiti di competenza, del supporto del CNT e del CNS, con cadenza biennale, attiva misure di verifica volte ad accertare il mantenimento dei requisiti di cui al presente accordo. Detta verifica, ove applicabile, può avvenire anche su base documentale.

6.5. Il mantenimento dell'autorizzazione/accreditamento da parte del PT è subordinato alla sussistenza di requisiti di attività, di processo e di risultato, di cui ai successivi paragrafi.

6.5.1. Requisiti di attività

6.5.1.1. I PT accreditati per solo trapianto autologo devono aver effettuato almeno 10 primi autotrapianti all'anno.

6.5.1.2. I PT accreditati per trapianto allogenico devono aver effettuato almeno 10 primi allotrapianti per anno; se il PT effettua sia trapianto autologo che allogenico è sufficiente effettuare il numero minimo di trapianti previsti per l'accreditamento allogenico.

6.5.1.3. I PT misti, metropolitani o congiunti, in cui sia presente una Unità Clinica che effettui trapianti pediatrici devono effettuare almeno 5 primi trapianti in pazienti pediatrici e 10 primi trapianti in pazienti adulti.

6.5.1.4. Indipendentemente dal tipo di attività trapiantologica il PT deve:

6.5.1.4.1. aver ottemperato al debito informativo nel 100% dei pazienti (comunicazione del trapianto a tempo zero o al massimo entro 5 giorni dall'infusione nonchè comunicazione del follow up a 3 mesi dal trapianto dei pazienti trapiantati nell'anno in corso);

6.5.1.4.2. aver aggiornato il follow-up per almeno l'80% dei pazienti registrati dalla data del provvedimento di autorizzazione del PT.

6.5.1.5. Nel caso in cui il PT non effettui nell'anno il numero minimo di trapianti previsto per tipo di attività, dovrà effettuare entro l'anno successivo un numero di trapianti tale da raggiungere il numero totale previsto nel biennio secondo i requisiti di attività indicati.

6.5.1.6. In caso di mancato raggiungimento dei livelli di attività nel biennio successivo alla verifica, la Regione o la Provincia autonoma, sentito il CNT, valuterà se sussistono le condizioni per il mantenimento dell'accreditamento del PT stesso.

6.5.2. Requisiti di processo

6.5.2.1. Il PT deve garantire il monitoraggio trimestrale degli indicatori identificati e il riesame annuale della Direzione.

6.5.2.2. I PT accreditati per trapianto allogenico devono monitorare i seguenti indici di performance:

6.5.2.2.1. tempo medio di permanenza in ricerca di un donatore non familiare per pazienti con patologia "acuta" e "cronici";

6.5.2.2.2. tempo di attivazione del work up, calcolato dall'arrivo del risultato del test di compatibilità finale giudicato compatibile e con donatore

selezionato (almeno il 50% dei pazienti con donatore selezionato deve avere richiesta work up entro 30 giorni);

6.5.2.2.3. percentuale work up sospesi per condizioni cliniche del paziente.

6.5.3. Requisiti di risultato

6.5.3.1. Il PT definisce gli indicatori per il monitoraggio dei requisiti di risultato. Per ogni indicatore devono essere definiti i range di accettabilità e la percentuale (%) accettabile dei risultati fuori specifica, tenendo in considerazione l'andamento degli stessi indicatori a livello nazionale e internazionale.

6.5.3.2. Sono definiti e tenuti sotto controllo i seguenti parametri, suddivisi per tipologia di trapianto (auto/allo):

6.5.3.2.1. Attecchimento (PMN e PLT);

6.5.3.2.2. TRM a 100 gg ed ad 1 anno;

6.5.3.2.3. OS;

6.5.3.2.4. Incidenza GVHD acuta e cronica;

6.5.3.2.5. Infezione da CVC;

6.5.3.2.6. Incidenza di eventi/reazioni avverse gravi.

Nell'evenienza di segnalazioni di eventi o reazioni avverse gravi notificate attraverso i flussi informativi dedicati, Il CNT, in collaborazione con il CNS, predispone, in accordo con le autorità regionali competenti, verifiche ispettive/audit dei PT finalizzate alle misure di controllo

7. Modalità di autorizzazione/accreditamento dell'Unità di Processazione per i PT di nuova istituzione

7.1. L'autorizzazione/accreditamento dell'Unità di Processazione rientra nel provvedimento di accreditamento del PT di nuova istituzione, dal momento che la sua attività è direttamente collegata all'attività trapiantologica del PT a cui afferisce.

7.2. Ai fini dell'accreditamento e dell'avvio delle attività, l'Unità di Processazione deve essere in possesso dei requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici stabiliti nell'Allegato A del presente documento, che devono essere verificati ai sensi degli articoli 6 e 7 del D.Lgs n. 191/2007 nell'ambito della verifica delle altre unità afferenti al PT.

7.3. Il provvedimento di autorizzazione e accreditamento del PT deve indicare le attività per le quali l'Unità di Processazione viene autorizzata e accreditata, specificando le tipologie di manipolazione in ambito autologo o allogenico (familiare e MUD) o entrambi e per sorgente (BM, PB e CB). L'introduzione di una nuova attività o ogni sostanziale cambiamento nelle attività svolte devono essere comunicati alla Regione o Provincia autonoma e autorizzati prima di divenire operativi.

7.4. Le attività per le quali l'Unità di Processazione è autorizzata sono riportate insieme alle informazioni anagrafiche nel compendio europeo degli Istituti dei tessuti (TE).

8. Autorizzazione di un'Unità di processazione per una nuova tipologia di attività clinica di trapianto

8.1. L'Unità di processazione autorizzata per attività autologa può essere autorizzata a svolgere manipolazione di CSE da donatore allogenico e deve rispondere ai requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici stabili nell'Allegato A del presente documento.

9. Criteri per il monitoraggio e il rinnovo di autorizzazione/accreditamento delle attività di un'Unità di Processazione

9.1. Il mantenimento dell'attività di un'Unità di processazione è direttamente correlato all'attività trapiantologica svolta dal Programma/i al/i quale/i la stessa afferisce; sono tuttavia definiti, ai fini del mantenimento dell'accreditamento, specifici indicatori per il monitoraggio dei requisiti di attività, di processo e di risultato come di seguito riportati. Gli indicatori di cui ai paragrafi successivi devono essere monitorati e documentati. La loro valutazione viene effettuata in occasione della verifica biennale prevista per il PT. Se nel biennio successivo alla verifica gli indicatori non risultano rispettati, le autorità regionali competenti valutano la possibilità di revocare l'autorizzazione all'unità stessa.

9.2. Requisiti di attività

9.2.1. L'attività di un'Unità di processazione è direttamente correlata all'attività trapiantologica svolta dal Programma Clinico al quale la stessa afferisce. Per il mantenimento dell'autorizzazione comunque deve essere assicurata l'effettuazione di almeno 10 procedure di manipolazione all'anno.

9.3. Requisiti di processo e risultato

Sono definiti e monitorati i seguenti parametri:

9.3.1. Recupero di CD34 vitali post manipolazione nelle procedure di deplasmazione o deplezione eritrocitaria;

9.3.2. recupero di CD34 vitali post manipolazione nelle procedure di separazione/purificazione cellulare;

9.3.3. in caso di prodotto criopreservato devono essere definiti i range di accettabilità in termini di recupero di CD34 vitali post scongelamento;

9.3.4. percentuale (%) contaminazione microbiologica;

9.3.5. percentuale (%) incidenza eventi avversi gravi sul prodotto.

10. Requisiti di accreditamento dell'Unità di Raccolta BM per i PT di nuova istituzione

10.1. Ai fini dell'accreditamento e dell'avvio delle attività, l'Unità di Raccolta BM deve essere in possesso dei requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici stabiliti nell'Allegato A del presente documento, che devono essere verificati ai sensi degli articoli 6 e 7 del D.Lgs n. 191/2007 nell'ambito della verifica delle altre unità afferenti al PT.

10.2. Il provvedimento di autorizzazione e accreditamento del PT deve indicare le attività per le quali l'Unità di Raccolta BM viene autorizzata e accreditata.

11. Autorizzazione di un'Unità di Raccolta BM per una nuova tipologia di attività clinica di trapianto

11.1. L'Unità di raccolta BM autorizzata per attività autologa può essere autorizzata alla raccolta di CSE da donatore allogenico e deve rispondere ai requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici stabili nell'Allegato A del presente documento.

12. Criteri per il monitoraggio e rinnovo di autorizzazione/accreditamento delle attività di un'Unità di Raccolta BM

12.1. L'attività di un'Unità di raccolta BM è direttamente correlata all'attività trapiantologica svolta dal Programma Clinico al quale la stessa afferisce. Sono tuttavia definiti ai fini del mantenimento dell'accreditamento specifici indicatori di attività, di processo e di risultato di cui ai paragrafi successivi.

12.2. Gli indicatori di cui ai paragrafi successivi, devono essere monitorati e documentati. La loro valutazione viene effettuata in occasione della verifica biennale prevista per il PT. Se nel biennio successivo alla verifica gli indicatori non risultano rispettati, le autorità regionali competenti valutano la possibilità di revocare l'autorizzazione all'unità stessa.

12.3. Requisiti di attività

12.3.1. Al fine di garantire sufficienti standard di qualità e sicurezza, è comunque necessario che l'Unità di Raccolta BM svolga almeno1 raccolta di BM all'anno.

12.4. Requisiti di processo e di risultato

12.4.1. L'Unità di Raccolta definisce gli indicatori per il monitoraggio dei requisiti di risultato. Per ogni indicatore devono essere definiti i range di accettabilità e la percentuale (%) accettabile dei risultati fuori specifica.

12.4.2. Sono definiti e monitorati i seguenti parametri:

12.4.2.1. numero di espianti effettuati/numero di indicazioni all'espianto;

12.4.2.2. percentuale (%) delle procedure che raggiungono il target cellulare richiesto in termini di TNC e CD34;

12.4.2.3. percentuale (%) di contaminazione microbiologica;

12.4.2.4. percentuale (%) di prodotto non conforme;

12.4.2.5. numero di eventi/reazioni avverse gravi.

13. Modalità di autorizzazione/accreditamento delle attività dell'Unità di Raccolta PB per i PT di nuova istituzione

13.1. Ai fini dell'accreditamento e dell'avvio delle attività, l'Unità di Raccolta PB deve essere in possesso dei requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici stabiliti nell'Allegato A del presente documento, che devono essere verificati ai sensi degli articoli 6 e 7 del D.Lgs n. 191/2007 nell'ambito della verifica delle altre unità afferenti al PT.

13.2. Il provvedimento di autorizzazione e accreditamento del PT deve indicare le attività per le quali l'Unità di Raccolta PB viene autorizzata e accreditata.

14. Autorizzazione di un'Unità di Raccolta PB per una nuova tipologia di attività clinica di trapianto

14.1. L'Unità di raccolta PB autorizzata per attività autologa può essere autorizzata alla raccolta di CSE da donatore allogenico e deve rispondere ai requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici stabili nell'Allegato A del presente documento.

15. Criteri per il monitoraggio e rinnovo di autorizzazione/accreditamento delle attività di un'Unità di Raccolta di PB

15.1. L'attività dell'Unità di raccolta PB è direttamente correlata al numero di trapianti di PB svolti dal PT al quale la stessa afferisce, sono tuttavia definiti, ai fini del mantenimento dell'accreditamento, specifici indicatori di attività, di processo e di risultato.

15.2. Gli indicatori di cui ai paragrafi successivi, devono essere monitorati e documentati. La loro valutazione viene effettuata in occasione della verifica biennale prevista per il PT. Se nel biennio successivo alla verifica gli indicatori non risultano rispettati, le autorità regionali competenti valutano la possibilità di revocare l'autorizzazione all'Unità stessa.

15.3. Requisiti di attività

15.3.1. Per il mantenimento dell'autorizzazione, l'Unità di raccolta PB deve assicurare un'attività di aferesi terapeutica di almeno 50 procedure all'anno, di cui almeno 10 di staminoaferesi.

15.3.2. Nel caso in cui l'Unità di raccolta PB svolga attività di raccolta in ambito non familiare, devono essere effettuate e documentate almeno 10 raccolte di CSE da donatore allogenico (familiare e non familiare).

15.4. Requisiti di processo e risultato

15.4.1. L'Unità di Raccolta PB definisce gli indicatori per il monitoraggio dei requisiti di processo e risultato. Per ogni indicatore devono essere definiti i range di accettabilità e la percentuale (%) accettabile dei risultati fuori specifica.

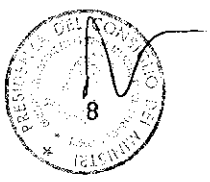
15.4.2. Sono definiti e monitorati i seguenti parametri:

15.4.2.1. concentrazione di TNC e CD34 nel prodotto raccolto;

15.4.2.2. percentuale (%) di contaminazione microbiologica;

15.4.2.3. incidenza di eventi avversi gravi sul prodotto/donatore;

15.4.2.4. efficienza di raccolta di CD34 nelle procedure di raccolta di PB.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2240

Recepimento Accordo 8 luglio 2021 (Rep. Atti 100/CSR) recante "La definizione dei criteri e dei principi generali per la regolamentazione delle convenzioni tra regioni, province autonome e Associazioni e Federazioni di donatori di sangue e adozione del relativo schema-tipo. Revisione e aggiornamento dell'Accordo Stato-Regioni 14 aprile 2016 (Rep. Atti 61/CSR)".

Il Presidente Michele Emiliano, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente del Servizio Strategie e Governo dell'Assistenza Territoriale-Rapporti Istituzionali e Capitale Umano SSR e confermata dal Dirigente della Sezione "Strategie e Governo dell'Offerta" riferisce quanto segue.

Visti:

- il D.Lgs. 502/1992 e s.m.i., all'art. 2, co. 1, attribuisce alle Regioni l'esercizio delle funzioni legislative ed amministrative in materia di assistenza sanitaria ed ospedaliera, nel rispetto dei principi stabiliti dalle leggi nazionali;
- la legge 21 Ottobre 2005, n. 219, recante "Nuova disciplina delle attività trasfusionali e della produzione nazionale degli emoderivati", e in particolare l'art. 6, comma 1, lettera b).
- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sui requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici delle attività dei servizi trasfusionali e delle unità di raccolta del sangue e degli emocomponenti e sul modello per le visite di verifica, sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 16 dicembre 2010 (Pep. atti n. 242/CSR).
- il Regolamento Regionale n. 14/2012 recante: "Definizione dei requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici delle attività sanitarie delle unità di raccolta fisse e mobili (autoemoteca)".
- il Regolamento Regionale n. 15/2013 recante: "Definizione dei requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici delle attività sanitarie delle strutture di Medicina trasfusionale".
- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sul documento recante: "Caratteristiche e funzioni delle Strutture regionali di coordinamento (SRC) per le attività trasfusionali", sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 13 ottobre 2011 (Rep. atti n. 206/CSR) ed in particolare i punti 6.1, 6.2 relativi alle funzioni di supporto alla programmazione regionale e di coordinamento della rete trasfusionale regionale svolte dalla SRC.
- la deliberazione di Giunta Regionale n. 2158/2016 avente ad oggetto: "Accordo Stato-Regioni del 13 ottobre 2011 (Rep. atti n. 206/CSR) "Caratteristiche e funzioni delle Strutture regionali di coordinamento (SRC) per le attività trasfusionali". Istituzione";
- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sul documento recante: "Linee guida per l'accreditamento dei servizi trasfusionali e delle unità di raccolta del sangue e degli emocomponenti", sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 25 luglio 2012 (Rep. atti 149/CSR).
- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano ai sensi dell'art. 6 comma 1, lettera b) della legge n. 219/2005, concernente la revisione e l'aggiornamento dell'Accordo Stato Regioni 20 marzo 2008 (Rep. atti 115/CSR), relativo alla stipula di convenzioni tra Regioni, Province autonome e Associazioni e Federazioni di donatori di sangue, sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 14 aprile 2016 (Rep. atti n. 61/CSR).
- l'Accordo, ai sensi dell'art. 6 comma 1, lettera b) della legge n. 219/2005, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano per "la definizione dei criteri e dei principi generali per la

regolamentazione delle convenzioni tra regioni, province autonome e Associazioni e Federazioni di donatori di sangue e adozione del relativo schema-tipo. Revisione e aggiornamento dell'Accordo Stato-Regioni 14 aprile 2016 (Rep. atti n. 61/CSR)", sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano l'8 luglio 2021 (Rep. atti n. 100/CSR).

Atteso che:

- il summenzionato Accordo dell'8 luglio 2021 (Rep. atti n. 100/CSR) sostituisce a tutti gli effetti l'Accordo Stato Regioni del 16 aprile 2016 (Rep. atti n. 61/CSR) che ha previsto, tra l'altro, che entro sei mesi dalla definizione del citato Accordo, le Regioni e le Province autonome dovranno recepire il medesimo dandone attuazione in conformità ai principi e ai contenuti ivi previsti e nel rispetto della propria organizzazione territoriale, e provvedere, attraverso Aziende sanitarie/Enti o aggregazioni dei medesimi, alla stipula delle convenzioni con le Associazioni e le Federazioni di donatori di sangue, operanti nel territorio di competenza;

- le convenzioni stipulate tra le Regioni e Province autonome e le Associazioni e Federazioni di donatori di sangue secondo l'Accordo Stato Regioni del 14 aprile 2016, sono prorogate fino alla stipula delle nuove convenzioni previste dall'Accordo dell'8 luglio 2021. Le nuove convenzioni stipulate ed eventualmente rinnovate rimangono vigenti fino all'adozione di un nuovo Accordo Stato-Regioni.

Atteso altresì che:

- gli articoli 2, comma 1, lett. b) e art. 4, comma 1 del Decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, affidano alla Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il compito di promuovere e sancire accordi tra Governo e Regioni, in attuazione del principio di leale collaborazione, al fine di coordinare l'esercizio delle rispettive competenze e svolgere attività di interesse comune;

- ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera i) dell'Intesa, le Regioni devono trasmettere al Ministero della Salute e al Ministero dell'Economia e delle Finanze i provvedimenti con i quali vengono posti in essere i contenuti degli accordi sanciti, appunto, in Conferenza Stato – Regioni, sia pure per quelli ritenuti rilevanti nell'applicazione dei Livelli Essenziali di Assistenza.

GARANZIE DI RISERVATEZZA

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D. Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. n. 118/2011 E SS.MM.II

La presente deliberazione non comporta implicazioni dirette e/o indirette, di natura economico – finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.
La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sul Fondo sanitario Regionale.

Il Presidente, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi della L. R. n. 7/97, art. 4, lett. K, propone alla Giunta:

1. di recepire l'Accordo, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera b), della legge 21 ottobre 2005, n. 219, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome per "la definizione dei criteri e dei principi generali per la regolamentazione delle convenzioni tra regioni, province autonome e Associazioni e Federazioni di donatori di sangue e adozione del relativo schema-tipo. Revisione e aggiornamento dell'Accordo Stato Regioni 14 aprile 2016 Rep. atti 61/CSR (rep. atti n. 100/CSR) dell'08/07/2021), di cui all'allegato che, composto di n. 25 (venticinque) fogli, è parte integrante e sostanziale del presente schema di provvedimento;

2. di stabilire che le convenzioni stipulate tra le Regioni e Province autonome e le Associazioni e Federazioni di donatori di sangue secondo l'Accordo Stato Regioni del 14 aprile 2016 e successiva DGR n. 2157 del 21/12/2016 sono prorogate fino alla stipula delle nuove convenzioni previste dall'Accordo dell'8 luglio 2021. Le nuove convenzioni stipulate ed eventualmente rinnovate, rimangono vigenti fino all'adozione di un nuovo Accordo Stato-Regioni;

3. di stabilire che, con successivo provvedimento di Giunta regionale sarà approvato il modello di convenzione da sottoscriversi tra la Regione Puglia e le Associazioni e Federazioni dei donatori di sangue, predisposto dall'Organismo tecnico delle Strutture regionali di coordinamento (SRC);

4. di notificare il presente provvedimento, a cura della Sezione "Strategie e governo dell'Offerta" ai Direttori Generali delle ASL, delle Aziende Ospedaliero Universitarie, degli IRCCS pubblici e privati, degli Enti Ecclesiastici nonché al Direttori della SRC, all'Organismo tecnico delle Strutture regionali di coordinamento (SRC) nonché alle Associazioni e Federazioni donatori di sangue;

5. di trasmettere il presente provvedimento, per il tramite della Sezione "Strategie e Governo dell'Offerta" al Ministero della Salute – Tavolo di Verifica LEA;

6. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul BURP.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, predisposto dalla Sezione Strategie e Governo dell'Offerta, ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

La Dirigente del Servizio: Antonella CAROLI

Il Dirigente della Sezione: Nicola LOPANE

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento NON ravvisa la necessità di esprimere, sulla proposta di delibera, osservazioni, ai sensi del combinato disposto degli artt. 18 e 20 del DPGR n.443/2015 e ss.mm.ii.

Il Direttore di Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale:

Vito MONTANARO

Il Presidente della Giunta Regionale:

Michele EMILIANO

LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta dal Presidente;

- Viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento dai dirigenti di Servizio e Sezione;
- A voti unanimi espressi nei modi di legge.

DELIBERA

7. di recepire l'Accordo, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera b), della legge 21 ottobre 2005, n. 219, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome per "la definizione dei criteri e dei principi generali per la regolamentazione delle convenzioni tra regioni, province autonome e Associazioni e Federazioni di donatori di sangue e adozione del relativo schema-tipo. Revisione e aggiornamento dell'Accordo Stato Regioni 14 aprile 2016 Rep. atti 61/CSR (rep. atti n. 100/CSR) dell'08/07/2021), di cui all'allegato che, composto di n. 25 (venticinque) fogli, è parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

8. di stabilire che le convenzioni stipulate tra le Regioni e Province autonome e le Associazioni e Federazioni di donatori di sangue secondo l'Accordo Stato Regioni del 14 aprile 2016 e successiva DGR n. 2157 del 21/12/2016 sono prorogate fino alla stipula delle nuove convenzioni previste dall'Accordo dell'8 luglio 2021. Le nuove convenzioni stipulate ed eventualmente rinnovate, rimangono vigenti fino all'adozione di un nuovo Accordo Stato-Regioni;

9. di stabilire che, con successivo provvedimento di Giunta regionale sarà approvato il modello di convenzione da sottoscriversi tra la Regione Puglia e le Associazioni e Federazioni dei donatori di sangue, predisposto dall'Organismo tecnico delle Strutture regionali di coordinamento (SRC);

10. di notificare il presente provvedimento, a cura della Sezione "Strategie e governo dell'Offerta" ai Direttori Generali delle ASL, delle Aziende Ospedaliero Universitarie, degli IRCCS pubblici e privati, degli Enti Ecclesiastici nonché al Direttori della SRC, all'Organismo tecnico delle Strutture regionali di coordinamento (SRC) nonché alle Associazioni e Federazioni donatori di sangue;

11. di trasmettere il presente provvedimento, per il tramite della Sezione "Strategie e Governo dell'Offerta" al Ministero della Salute – Tavolo di Verifica LEA;

12. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul BURP.

Il Segretario della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO

Lopane Nicola
29.12.2021
11:56:20
GMT+01:00

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

Accordo, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera b), della legge 21 ottobre 2005, n 219, tra Governo, Regioni e Province autonome per "la definizione dei criteri e dei principi generali per la regolamentazione delle convenzioni tra regioni, province autonome e Associazioni e Federazioni di donatori di sangue e adozione del relativo schema-tipo. Revisione e aggiornamento dell'Accordo Stato- Regioni 14 aprile 2016 (Rep. atti 61/CSR)".

Rep. Atti n. 100/CSR dell'8 luglio 2021

LA CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E BOLZANO

Nell'odierna seduta dell'8 luglio 2021:

VISTA la legge 21 ottobre 2005, n. 219, recante "Nuova disciplina delle attività trasfusionali e della produzione nazionale degli emoderivati", e in particolare l'articolo 6, comma 1, lettera b);

VISTI i seguenti atti di questa Conferenza:

- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sui requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici delle attività dei servizi trasfusionali e delle unità di raccolta del sangue e degli emocomponenti e sul modello per le visite di verifica, sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 16 dicembre 2010 (Rep. atti n. 242/CSR);

- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sul documento recante: "Caratteristiche e funzioni delle Strutture regionali di coordinamento (SRC) per le attività trasfusionali", sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 13 ottobre 2011 (Rep. atti n. 206/CSR) ed in particolare i punti 6.1, 6.2 relativi alle funzioni di supporto alla programmazione regionale e di coordinamento della rete trasfusionale regionale svolte dalla SRC;

- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sul documento recante: "Linee guida per l'accreditamento dei servizi trasfusionali e delle unità di raccolta del sangue e degli emocomponenti", sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 25 luglio 2012 (Rep. atti n. 149/CSR);

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

- l'Intesa ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n 131 sul "Piano strategico nazionale per il supporto trasfusionale nelle maxi-emergenze", sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 7 luglio 2016 (Rep. atti n. 121/CSR);

- l'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera b), legge 21 ottobre 2005, n. 219, concernente la revisione e l'aggiornamento dell'Accordo Stato Regioni 20 marzo 2008 (Rep. atti 115/CSR), relativo alla stipula di convenzioni tra Regioni, Province autonome e Associazioni e Federazioni di donatori di sangue, sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 14 aprile 2016 (Rep. atti n. 61/CSR);

VISTA la nota del 17 maggio 2021, con la quale il Ministero della salute ha trasmesso lo schema di Accordo in epigrafe, diramato il 20 maggio 2021 alle Regioni, e alle Province autonome, con richiesta di assenso tecnico;

TENUTO CONTO che, in data 31 maggio 2021, il Coordinamento Tecnico della Commissione Salute ha trasmesso l'assenso tecnico, comunicato al Ministero della salute in data 3 giugno 2021, condizionato all'accoglimento di alcune modifiche relative al disciplinare B ed al disciplinare C, allegati allo schema di Accordo;

VISTA la nota del 9 giugno 2021, diramata il 15 giugno 2021, con la quale il Ministero della salute ha trasmesso una nuova versione dei suddetti disciplinari, recependo le modifiche richieste dalle Regioni;

VISTO l'assenso tecnico reso dalle Regioni sul testo diramato il 15 giugno 2021, comunicato dal Coordinamento della Commissione salute delle Regioni il 17 giugno 2021;

ACQUISITO, nel corso dell'odierna seduta, l'assenso del Governo, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano;

SANCISCE ACCORDO

tra il Governo, le Regioni, le Province Autonome di Trento e di Bolzano, nei seguenti termini:

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

VISTO il decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, recante "Codice del Terzo settore", a norma dell'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge 6 giugno 2016, n. 106;

VISTA la legge 11 agosto 1991 n. 266 recante "Legge quadro sul volontariato" e il titolo XII - disposizioni transitorie e finali del menzionato decreto legislativo n. 117 del 2017;

VISTO il decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 207, recante: "Attuazione della direttiva 2005/61/CE, che applica la direttiva 2002/98/CE per quanto riguarda la prescrizione in tema di rintracciabilità del sangue e degli emocomponenti destinati a trasfusioni e la notifica di effetti indesiderati ed incidenti gravi";

VISTO il decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 208, recante: "Attuazione della direttiva 2005/62/CE che applica la direttiva 2002/98/CE per quanto riguarda le norme e le specifiche comunitarie relative ad un sistema di qualità per i servizi trasfusionali";

VISTO il decreto legislativo 19 marzo 2018, n. 19, recante "Attuazione della direttiva (UE) 2016/2014 della Commissione del 25 luglio 2016, recante modifica della direttiva 2005/62/CE per quanto riguarda le norme e le specifiche di qualità per i servizi trasfusionali;

ACQUISITO il parere della Sezione tecnica trasfusionale del Comitato tecnico sanitario a cui, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 marzo 2013, n. 44, sono trasferite le funzioni in precedenza esercitate dalla Consulta Tecnica Permanente per il Sistema Trasfusionale, di cui all'articolo 13 della legge 21 ottobre 2005, n. 219, nella seduta del 29 ottobre 2020;

CONSIDERATA la legge n. 219 del 2005;

CONSIDERATO che l'Accordo Stato Regioni 14 aprile 2016 (Rep. atti 61/CSR), al punto 11, ha previsto che *"In fase di prima applicazione, entro i 18 mesi a decorrere dall'approvazione, il presente accordo è sottoposto a verifica da parte delle Regioni e Province autonome, attraverso le SRC, con il coordinamento del CNS che al termine della verifica potrà proporre un aggiornamento dello stesso, con il conseguente adeguamento anche delle convenzioni stipulate e delle relative tariffe di rimborso*";

CONSIDERATA, quindi, la necessità di procedere, entro 18 mesi dall'approvazione dell'Accordo 14 aprile 2016, alla verifica dell'applicazione dell'Accordo, ai fini del relativo aggiornamento e del conseguente aggiornamento delle convenzioni stipulate e delle relative tariffe di rimborso, il Centro nazionale sangue (CNS) ha provveduto a costituire un gruppo di lavoro, coordinato dallo stesso

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

Centro nazionale, formato da rappresentanti dei responsabili delle Strutture regionali di coordinamento delle attività trasfusionali (SRC), da rappresentanti delle Associazioni e Federazioni di donatori volontari di sangue e del Ministero;

TENUTO CONTO del documento tecnico, presentato dal Centro nazionale sangue, in data 30 luglio 2020, prot. 1702, contenente le risultanze dell'attività svolta dal gruppo di lavoro in relazione all'aggiornamento delle quote di rimborso per le attività svolte dalle Associazioni e Federazioni di donatori volontari e alla revisione dello schema di convenzione e dei relativi allegati tecnici;

RITENUTO necessario provvedere, coerentemente ai principi di programmazione sanitaria in materia di attività trasfusionale e nel rispetto dell'autonomia regionale nella programmazione e organizzazione delle attività sanitarie, all'aggiornamento e alla revisione dell'Accordo Stato Regioni del 14 aprile 2016, al fine di garantire uniformità sul territorio nazionale nella regolamentazione dei rapporti tra le Regioni e Province autonome e le Associazioni e Federazioni dei donatori volontari di sangue nonché delle quote di rimborso associative;

SI CONVIENE

1. È approvato lo schema tipo di convenzione tra le Regioni e le Province autonome e le Associazioni e Federazioni di donatori volontari di sangue, relativo alle attività istituzionalmente svolte dalle stesse e alle quote di rimborso uniformi su tutto il territorio nazionale, come definiti negli allegati 1 e 2 al presente Accordo, di cui costituiscono parte integrante.
2. Le attività svolte dalle Associazioni e Federazioni di donatori di sangue, oggetto della convenzione, come da schema tipo definito all'allegato 1 al presente Accordo, possono essere le seguenti:
   a. attività associativa – disciplinare A;
   b. attività di Unità di Raccolta – disciplinare B;
   c. attività aggiuntive a supporto esclusivo delle attività trasfusionali – disciplinare C.
3. Le attività associative, di cui alle lettere a) e b) del punto 2, che le Associazioni e Federazioni di donatori di sangue garantiscono nel territorio di riferimento, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, attraverso il coordinamento da parte della SRC, sono rispettivamente definite nei disciplinari tecnici A e B dell'allegato 1 con il quale costituiscono parte integrante del presente Accordo, assieme al disciplinare C dedicato alle attività aggiuntive a supporto esclusivo delle attività trasfusionali.
4. Alla convenzione di cui al presente Accordo accedono le Associazioni e Federazioni di donatori di sangue i cui statuti corrispondono alle finalità previste dal decreto del Ministro

della Salute 18 aprile 2007 e dalla normativa vigente in materia di organizzazioni di volontariato e che siano iscritte nel relativo registro, ai sensi delle vigenti disposizioni.

5. La convenzione applica alle attività svolte dalle Associazioni e Federazioni di donatori, di cui alle lettere a) e b) del punto 2 del presente accordo, come descritte nei rispettivi disciplinari tecnici A e B, le quote di rimborso uniformi su tutto il territorio nazionale definite nell'allegato 2 del presente accordo.
6. Le quote di rimborso delle attività, in coerenza con i contenuti della pianificazione annuale di autosufficienza concordata nel rispetto delle necessità trasfusionali quantitative e qualitative, fanno riferimento alle unità validate comunicate dal Servizio trasfusionale di riferimento. Le Regioni e Province Autonome possono effettuare una variazione interna della composizione del valore complessivo delle quote associative del 5%, in più o in meno, fermo restando che resta invariato l'ammontare complessivo della spesa regionale. Le quote di rimborso previste non possono essere revisionate prima del trascorrere di 5 anni dall'adozione del presente accordo stesso.
7. Le attività aggiuntive a supporto esclusivo delle attività trasfusionali, di cui alla lettera c) del punto 2 del presente accordo, previste nel disciplinare tecnico C, sono declinate in appositi progetti, comprendenti anche l'avvio di sperimentazioni gestionali per un migliore raggiungimento dell'autosufficienza. I progetti, con il coordinamento della SRC in fase di presentazione e di esecuzione, sono concordati tra le Associazioni e Federazioni di donatori e le Regioni e Provincie Autonome, anche attraverso le Aziende sanitarie/Enti o aggregazioni dei medesimi. Il testo del progetto contiene gli obiettivi, le responsabilità, le risorse, le modalità di realizzazione, gli indicatori e le modalità di monitoraggio, nonché gli aspetti economici correlati, comprensivi della rendicontazione.
8. Il presente Accordo sostituisce a tutti gli effetti l'Accordo Stato Regioni del 14 aprile 2016 (Rep. Atti 61/CSR). Entro sei mesi dalla definizione del presente Accordo, le Regioni e le Province Autonome recepiscono il medesimo dandone attuazione in conformità ai principi e ai contenuti ivi previsti e nel rispetto della propria organizzazione territoriale, e provvedono, attraverso Aziende sanitarie/Enti o aggregazioni dei medesimi, alla stipula delle convenzioni con le Associazioni e le Federazioni di donatori di sangue, operanti nel territorio di competenza.
9. Le convenzioni stipulate tra le Regioni e Province autonome e le Associazioni e Federazioni di donatori di sangue secondo l'Accordo Stato Regioni del 14 aprile 2016 sono prorogate fino alla stipula delle nuove convenzioni previste dal presente accordo. Le nuove convenzioni stipulate ed eventualmente rinnovate, nei termini di cui allo schema di convenzione allegato, rimangono vigenti fino all'adozione di un nuovo Accordo Stato -Regioni.
10. L'aggiornamento dei contenuti delle convenzioni stipulate e delle relative quote di rimborso potrà avvenire trascorsi 5 anni dall'adozione del presente Accordo. Al termine dei 5 anni il

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

presente Accordo potrà essere sottoposto a verifica da parte delle Regioni e Province autonome, attraverso le SRC, con il coordinamento del CNS per l'eventuale successivo aggiornamento. L'attuazione del presente Accordo è monitorata attraverso il Comitato permanente per la verifica dell'erogazione dei Livelli essenziali di assistenza di cui all'Intesa Stato Regioni del 23 marzo 2005.

11. All'attuazione di quanto previsto nel presente atto si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

Il Presidente
On.le Mariastella Gelmini

Firmato digitalmente da GELMINI MARIASTELLA C=IT O=PRESIDENZA CONSIGLIO DEI MINISTRI

AC

ALLEGATO 1

SCHEMA TIPO DI CONVENZIONE

ai sensi dell'Accordo Stato-Regioni ....., in applicazione dell'art. 6, comma 1, lettera b).

TRA

La Regione/Azienda Sanitaria/Ente ..... (indicare sede) nella persona del .....(indicare riferimento).

E

La Associazione/Federazione ..... (indicare denominazione) nella persona del .....(indicare riferimento).

VISTA la legge 21 ottobre 2005 n. 219, recante: "Nuova disciplina delle attività trasfusionali e della produzione nazionale degli emoderivati", ed in particolare l'articolo 6, comma 1, lettera b);

VISTA la legge 7 agosto 1990 n. 241 recante: "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

VISTO il decreto legislativo 9 ottobre 2002 n. 231, recante: "Attuazione della direttiva 2000/35/CE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali", ed in particolare l'articolo 4, comma 2;

VISTO il Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio Europeo del 27 aprile 2016 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati);

VISTO il decreto legislativo del 30 giugno 2003, n. 196, recante: Codice in materia di protezione dei dati personali;

VISTO il decreto del Ministro della salute 2 novembre 2015 recante "Disposizioni relative ai requisiti di qualità e sicurezza del sangue e degli emocomponenti", pubblicato nel S.O. n 69 alla Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre 2015, n 300;

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante: "Norme in materia ambientale";

VISTO il decreto del Ministro della Salute 18 aprile 2007, recante: "Indicazioni sulla finalità statutarie delle Associazioni e Federazioni dei donatori volontari di sangue", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 19 giugno 2007, n. 140;

VISTO il decreto legislativo 20 dicembre 2007, n. 261, recante "Revisione del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 191, recante attuazione della direttiva 2002/98/CE che stabilisce norme di qualità e di sicurezza per la raccolta, il controllo, la lavorazione, la conservazione e la distribuzione del sangue umano e dei suoi componenti";

VISTO il decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 207, recante: "Attuazione della direttiva 2005/61/CE, che applica la direttiva 2002/98/CE per quanto riguarda la prescrizione in tema di rintracciabilità del sangue e degli emocomponenti destinati a trasfusioni e la notifica di effetti indesiderati ed incidenti gravi";

VISTO il decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 208, recante: "Attuazione della direttiva 2005/62/CE che applica la direttiva 2002/98/CE per quanto riguarda le norme e le specifiche comunitarie relative ad un sistema di qualità per i servizi trasfusionali";

VISTO il decreto del Ministro della Salute 21 dicembre 2007, recante: "Istituzione del sistema informativo dei servizi trasfusionali", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 16 gennaio 2008, n. 13;

VISTO l'Accordo tra il Governo e le Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano sui requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici delle attività dei servizi trasfusionali e delle unità di raccolta del sangue e degli emocomponenti e sul modello per le visite di verifica, sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 16 dicembre 2010 (Rep. atti n. 242/CSR);

VISTO l'Accordo tra il Governo e le Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano sul documento recante: "Caratteristiche e funzioni delle Strutture regionali di coordinamento (SRC) per le attività trasfusionali" sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 13 ottobre 2011 (Rep. atti n. 206/CSR) ed in particolare i punti 6.1, 6.2 relativi alle funzioni di supporto alla programmazione regionale e di coordinamento della rete trasfusionale regionale svolte dalla SRC;

VISTO l'Accordo tra il Governo e le Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano sul documento recante: "Linee guida per l'accreditamento dei servizi trasfusionali e delle unità di raccolta del sangue e degli emocomponenti" sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 25 luglio 2012 (Rep. atti n. 149/CSR);

VISTO l'Accordo tra Governo, Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera b, legge 21 ottobre 2005, n 219, concernente "Revisione e aggiornamento dell'"Accordo Stato Regioni 20 marzo 2008 (Rep atti 115/CSR), relativo alla stipula di convenzioni tra Regioni, Province autonome e Associazioni e Federazioni di donatori di sangue", sancito dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano il 14 aprile 2016 (Rep. atti n. 61/CSR);

VISTO il decreto del Ministro della salute 2 dicembre 2016 recante "Programma nazionale plasma e medicinali plasmaderivati, anni 2016-2020", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2017, n 9, emanato in attuazione dell'articolo 26, comma 2, del decreto legislativo 20 dicembre 2007, n. 261;

VISTO il decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117 recante "Codice del Terzo settore, a norma dell'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge 6 giugno 2016, n. 106";

VISTA la legge 11 agosto 1991 n. 266 recante "Legge quadro sul volontariato" e il titolo XII - disposizioni transitorie e finali del menzionato decreto legislativo n. 117 del 2017;

VISTA la legge 4 agosto 2017, n. 124, recante "Legge annuale per il mercato e la concorrenza", ed in particolare l'articolo 1, comma 125;

VISTO il decreto legislativo 19 marzo 2018, n. 19 recante "Attuazione della direttiva (UE) 2016/2014 della Commissione del 25 luglio 2016, recante modifica della direttiva 2005/62/CE per quanto riguarda le norme e le specifiche di qualità per i servizi trasfusionali;

VISTO l'Accordo tra Governo, Regioni e Province autonome… (NUOVO),

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1
(Oggetto)

1. Oggetto della convenzione sono esclusivamente le attività svolte dalle Associazioni e dalle Federazioni di donatori di sangue, declinate nei rispettivi allegati alla presente, di seguito riportate:
   a) attività associativa – disciplinare A (da sottoscrivere per tutte le associazioni e federazioni);
   b) attività autorizzata e accreditata di Unità di Raccolta (UdR) – disciplinare B (ove previsto dal modello organizzativo regionale, oltre all'Allegato A);
   c) attività a supporto esclusivo delle attività trasfusionali – disciplinare C (se effettuate).

2. La convenzione, con il coordinamento della Struttura regionale di coordinamento per le attività trasfusionali (SRC) e in base a quanto previsto dall'Accordo Stato Regioni del 13 ottobre 2011, assicura e definisce le modalità partecipazione delle Associazioni e delle Federazioni di donatori di sangue:
   a) all'attuazione dell'articolo 7, comma 2, della legge n. 219/2005;
   b) alla programmazione regionale e locale delle attività trasfusionali e al relativo monitoraggio, attraverso gli organi collegiali previsti;
   c) al Comitato per il buon uso del sangue;
   d) all'applicazione dell'Accordo Stato Regioni ……. e al relativo monitoraggio dello stato di attuazione.

3. Alla convenzione accedono le Associazioni e le Federazioni di donatori di sangue i cui statuti corrispondono alle finalità previste dal decreto del Ministro della salute 18 aprile 2007 e dalla normativa vigente in materia di organizzazioni di volontariato e che siano iscritte nel relativo registro, ai sensi delle vigenti disposizioni.

4. Con la presente Convenzione alle Associazioni e alle Federazioni di donatori di sangue viene garantita la più ampia partecipazione alla programmazione regionale e locale delle attività trasfusionali (Piano sangue e plasma regionale – Programma annuale regionale per l'autosufficienza, altri strumenti di programmazione regionale e locale che possono riguardare

le attività trasfusionali), nonché alle attività di monitoraggio e controllo degli obiettivi ivi previsti, attraverso organismi collegiali all'uopo costituiti.

5. Per le attività di cui ai disciplinari A e B (se previsto) si applicano esclusivamente le quote di rimborso definite nell'allegato 2 dell'Accordo Stato Regioni ……..

6. La convenzione può avere ad oggetto attività aggiuntive, non ricomprese nei disciplinari tecnici A e B, svolte dalle Associazioni e Federazioni di donatori di sangue a supporto del sistema trasfusionale e con la finalità di garantire l'autosufficienza regionale e nazionale, come definite nel Disciplinare tecnico C. Tali attività sono declinate in appositi progetti che riguardano i seguenti ambiti: l'aggregazione dei punti di raccolta delle UdR, in un'ottica di rete; il miglioramento dell'efficienza sia per la gestione del donatore sia per l'attività di raccolta, in particolare di plasma, sia per la fidelizzazione dei donatori, anche ai fini del ricambio generazionale, programmi di prevenzione e promozione della salute dei donatori, quale popolazione epidemiologica privilegiata.

7. I progetti di cui al comma 5 possono comprendere anche l'avvio di sperimentazioni gestionali per un migliore raggiungimento dell'autosufficienza nazionale e regionale. Le sperimentazioni gestionali possono essere attuate con l'obiettivo di migliorare le performance del sistema trasfusionale, attraverso l'introduzione di modelli organizzativi e gestionali innovativi, che garantiscano una maggiore flessibilità, adattabilità e sostenibilità, anche delle attività associative e di raccolta nell'ambito dei diversi contesti regionali e una più razionale gestione delle risorse produttive messe a disposizione e condivise dai contraenti (locali, beni e servizi, personale). Le sperimentazioni gestionali possono riguardare anche il miglioramento delle performance ai fini del conferimento del plasma alla lavorazione industriale per la produzione di medicinali plasmaderivati (MPD).

ARTICOLO 2
(Contenuti e durata della convenzione)

1. Le Regioni e le Province autonome, con il coinvolgimento della SRC, e le Associazioni e Federazioni di donatori volontari del sangue, per le rispettive competenze, con la presente convenzione si impegnano a:

   a) garantire e documentare che i Servizi Trasfusionali (ST) e le UdR operanti sul rispettivo territorio e sotto la responsabilità tecnica dei ST di riferimento siano in possesso dell'autorizzazione all'esercizio e dell'accreditamento istituzionale di cui agli artt. 19 e 20 della legge n. 219/2005 (da allegare in copia alla presente convenzione, di cui costituiscono parti integranti);

   b) condividere e predisporre la programmazione annuale per l'autosufficienza affinché la gestione associativa dei donatori nonché la gestione dell'attività sanitaria di raccolta del sangue e degli emocomponenti delle UdR siano rispondenti, per gli aspetti quantitativi e qualitativi, alle necessità trasfusionali regionali e nazionali;

   c) promuovere la donazione volontaria, associata, periodica, anonima non remunerata e responsabile del sangue e degli emocomponenti mediante l'informazione dei cittadini sulla

valori solidaristici della donazione, sulla modalità di raccolta e sull'appropriato utilizzo terapeutico del sangue e dei suoi prodotti per il miglioramento della salute, sui corretti stili di vita e sui temi a essi correlati;

d) promuovere la sensibilizzazione, l'informazione, la formazione e la fidelizzazione del donatore;

e) promuovere lo sviluppo del volontariato organizzato del sangue e della sua rete associativa;

f) sostenere e incentivare il miglioramento della attività di gestione associativa;

g) garantire una gestione informatizzata delle attività svolte dalle Associazioni e Federazioni di donatori di sangue, oggetto della presente convenzione, attraverso l'utilizzo, per le attività di competenza, del sistema informativo trasfusionale regionale o del ST di riferimento, oppure attraverso l'integrazione con tali sistemi mediante flussi informativi bidirezionali obbligatori concordati con la SRC;

h) promuovere la tutela del donatore, intesa nella sua forma più ampia per valore etico, giuridico e sanitario;

i) promuovere il miglioramento continuo dei sistemi di gestione per la qualità nelle attività svolte dalle Associazioni e Federazioni di donatori di sangue, con particolare riferimento alle attività trasfusionali, nel rispetto della titolarità dei percorsi di autorizzazione e accreditamento;

j) inserire e mantenere l'attività sanitaria di raccolta associativa del sangue e dei suoi componenti all'interno dei percorsi di autorizzazione e accreditamento delle attività trasfusionali regionali, ai sensi della normativa vigente;

k) garantire l'effettuazione, secondo le modalità previste della normativa vigente, della formazione del personale coinvolto nelle attività sanitarie di raccolta associativa del sangue e dei suoi componenti di cui alla presente convenzione;

l) incentivare lo sviluppo di programmi di promozione della salute specificamente dedicati ai donatori di sangue e di valorizzazione del relativo osservatorio epidemiologico;

m) garantire il rispetto della tutela dei dati personali dei donatori, secondo la normativa vigente;

n) garantire l'emovigilanza dei donatori;

o) definire le modalità di accesso ai documenti sanitari del donatore e ai documenti amministrativi;

p) definire le adeguate modalità di erogazione dei finanziamenti delle attività oggetto della convenzione;

q) garantire le necessarie coperture assicurative dei donatori;

r) definire: durata, validità, modalità ed organismi di controllo relativi all'applicazione della convenzione stessa;

s) definire le modalità di interazione con il ST di riferimento, secondo la normativa vigente.

2. La presente convenzione ha validità di tre anni dalla sottoscrizione ed è rinnovabile, con il consenso delle parti, fatta salva l'adozione di altro Schema-tipo recato da un nuovo Accordo Stato Regioni.

3. Sei mesi prima del termine di validità della presente convenzione, le parti ne definiscono l'eventuale rinnovo con il coinvolgimento della SRC.

4.

ARTICOLO 3
(Materiali, attrezzature, tecnologie, locali e procedure)

1. Le procedure per l'attività, il materiale per la donazione e quello di consumo sono forniti dal ST di riferimento e comprendono: materiale per disinfezione, cerotti, dispositivi pungidito, cuvette per emoglobinometro, sacche per la raccolta del sangue e degli emocomponenti, provette, guanti, garze e cotone idrofilo. La quantità è commisurata all'attività programmata.
2. La dotazione di farmaci e dispositivi per la gestione degli eventi avversi, secondo le procedure concordate è garantita ed è fornita dal ST di riferimento. La quantità e tipologia è commisurata all'attività programmata.
3. Le attrezzature e le tecnologie fornite dal ST di riferimento comprendono: bilance, emoglobinometri, saldatori e separatori cellulari per l'aferesi.
4. La Regione o l'Azienda sanitaria della ST di riferimento mettono a disposizione il sistema per la gestione informatizzata di cui alla lett. g) dell'art.2.
5. I termini e le condizioni di utilizzo e fornitura dei materiali e delle attrezzature e tecnologie di cui ai precedenti commi sono regolati da appositi accordi/contratti da allegare alla convenzione.
6. L'eventuale utilizzo di ulteriori materiali, attrezzature, tecnologie e locali della Regione/Enti da parte dell'Associazione/Federazione o viceversa, a supporto esclusivo delle attività di cui ai disciplinari A e B, anche in comodato d'uso, pur anche gratuito, è disciplinato in appositi accordi e contratti non inclusi nella presente convenzione.

ARTICOLO 4
(Gestione dei rifiuti)

1. Il confezionamento del materiale a rischio infettivo e il suo trasporto presso il ST di riferimento nel rispetto delle vigenti disposizioni di settore è a carico dell'UdR. L'Azienda Sanitaria/Ente ove ha sede il ST ne garantisce lo smaltimento. La Regione/Ente e l'UdR concordano le modalità operative relative al trattamento, alla conservazione temporanea e allo smaltimento del medesimo. La Regione/Ente e l'UdR definiscono, inoltre, le procedure atte a garantire la protezione individuale del personale impegnato nell'attività di raccolta, in conformità alle disposizioni vigenti.

ARTICOLO 5
(Trasporti)

1. Il primo trasporto quotidiano delle unità prelevate, indipendentemente dal tipo di procedura utilizzata, dai punti di raccolta associativi al ST di riferimento o ad altra Struttura trasfusionale prevista dal modello organizzativo regionale, è a carico dell'UdR.
2. I costi relativi ai trasporti successivi al primo, che si rendessero necessari sulla base del modello organizzativo della Rete regionale trasfusionale, sono a carico della

Regione/Azienda Sanitaria/Ente che sottoscrive la convenzione, salvo diversi accordi tra le parti.

ARTICOLO 6
(Coperture assicurative)

1. Le Associazioni e Federazioni titolari di UdR garantiscono ai propri volontari associati, per l'attività svolta dagli stessi, la copertura assicurativa per Responsabilità Civile verso Terzi.
2. La Regione/Azienda Sanitaria/Ente che sottoscrive la convenzione garantisce la copertura assicurativa per infortunio dei donatori o con stipula della polizza o con rimborso all'Associazione.
3. La copertura assicurativa di cui al comma 2, compresa la fattispecie *in itinere*, sia per le attività svolte presso il ST e relative articolazioni organizzative sia per quelle svolte presso l'UdR e relativi punti di raccolta deve includere i rischi correlati almeno alle seguenti fasi: idoneità alla donazione (visita e approfondimenti), donazione e controlli periodici, un massimale non inferiore a 350.000,00 euro per morte ed invalidità e non deve prevedere franchigie.

ARTICOLO 7
(Rapporti economici)

1. Per lo svolgimento delle attività effettuate dalle Associazioni e Federazioni di donatori, oggetto della presente convenzione, le Regioni e le Province autonome garantiscono il riconoscimento delle quote di rimborso relative alla gestione associativa (disciplinare A) e alla gestione delle unità di raccolta (disciplinare B se effettuata) secondo quanto previsto dall'allegato 2 dell'Accordo Stato Regioni……
2. Le quote di rimborso delle attività, di cui al comma 1 del presente articolo, in coerenza con i contenuti della pianificazione annuale di autosufficienza concordata nel rispetto delle necessità trasfusionali quantitative e qualitative fanno riferimento alle unità validate comunicate dal ST di riferimento.
3. Le funzioni a supporto esclusivo delle attività trasfusionali, di cui al disciplinare tecnico C dell'Accordo Stato Regioni ..... e allegato alla presente convenzione, sono declinate in appositi progetti, comprendenti anche l'avvio di sperimentazioni gestionali per un migliore raggiungimento dell'autosufficienza. I progetti, con il coordinamento della SRC in fase di presentazione e di esecuzione, sono concordati tra le Associazioni e Federazioni di donatori e le Regioni e Provincie Autonome, anche attraverso le Aziende sanitarie/Enti o aggregazioni dei medesimi. Il testo del progetto contiene gli obiettivi, le responsabilità, le risorse, le modalità di realizzazione, gli indicatori e le modalità di monitoraggio, nonché gli aspetti economici correlati, comprensivi della rendicontazione. La rendicontazione deve essere inviata all'azienda a cui afferisce il ST di riferimento e alla SRC.
4. Ai fini della verifica dell'utilizzo delle quote di rimborso corrisposte, l'Associazione/Federazione predispone annualmente una relazione da cui si evincano le attività svolte (associative e di raccolta qualora effettuate), sulla base dello specifico documento di programmazione e degli obiettivi concordati, comprensiva delle modalità di realizzazione e

delle risorse impegnate, con riferimento alle voci riportate nei disciplinari A e B. La rendicontazione deve essere inviata all'azienda a cui afferisce il ST di riferimento e alla SRC. Resta fermo il rispetto dell'obbligo posto dall'articolo 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017, n. 124.

5. Le attività svolte dalle Associazioni e Federazioni di donatori oggetto della presente convenzione sono prestazioni di servizi e sono altresì da considerare di natura non commerciale anche ai fini della imposta sul valore aggiunto, ai sensi della normativa vigente.
6. I rimborsi alle Associazioni e Federazioni di donatori sono pagati entro i limiti stabiliti dal decreto legislativo n. 231 del 9 ottobre 2002 e s.m.i.
7. É ammessa la variazione interna della composizione del valore complessivo delle quote associative del 5%, in più o in meno, fermo restando che resta invariato l'ammontare complessivo della spesa regionale.

ARTICOLO 8
(Accesso ai documenti amministrativi)

1. Alle Associazioni e Federazioni è riconosciuto il diritto di accesso ai documenti amministrativi dell'Azienda Sanitaria/Ente ai sensi della normativa vigente.

ARTICOLO 9
(Esenzioni)

1. La presente convenzione è esente dall'imposta di bollo e dall'imposta di registro ai sensi della normativa vigente.

ARTICOLO 10
(Foro competente)

1. Per tutte le eventuali controversie sull'interpretazione ed esecuzione della presente convenzione sarà competente in via esclusiva il Foro di .....

ALLEGATI:

a) Disciplinare/i sottoscritto/i e relativi allegati;
b) Decreti di autorizzazione e di accreditamento dei contraenti;
c) Atto di designazione del Responsabile dell'UdR;
d) Documento di programmazione regionale dell'autosufficienza da adeguare annualmente;
e) Polizze assicurative o atti equivalenti;
f) Eventuali testi progettuali.

ALLEGATO 2

QUOTE DI RIMBORSO *
PER LE ATTVITÁ SVOLTE DALLE ASSOCIAZIONI E FEDERAZIONI DI DONATORI VOLONTARI DI SANGUE

Attività	Euro
Rimborsi per l'attività di gestione del donatore	
Donazione di sangue validata	22,00
Donazione di plasma in aferesi e donazione multicomponent validata	24,00
Rimborsi per l'attività di raccolta	
Raccolta di sangue validata	43,00
Raccolta in aferesi di plasma e muticomponente validata	55,00
Rimborsi per l'attività associativa	
Raccolta di sangue validata	65,00
Raccolta in aferesi di plasma o muticomponente validata	79,00

(*) É possibile una variazione interna del valore delle quote fino ad un massimo del 5%, in più o in meno, fermo restando che resta invariato l'ammontare complessivo della spesa regionale.

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

DISCIPLINARE A

"Attività associativa delle Associazioni e Federazioni dei Donatori di sangue"

DISCIPLINARE TECNICO

1. Oggetto

Il presente disciplinare tecnico regola la gestione dell'attività associativa, garantita dall'Associazione/Federazione ....., (di seguito Associazione/Federazione) a supporto dell'attività trasfusionale ..... (specificare le Strutture trasfusionali di riferimento, come di seguito indicato.

2. Partecipazione alla programmazione

L'Associazione/Federazione, in accordo con la Struttura regionale di coordinamento per le attività trasfusionali (SRC), partecipa alla programmazione regionale e locale delle attività trasfusionali, nonché alle attività di monitoraggio e controllo degli obiettivi ivi previsti, attraverso organismi collegiali all'uopo costituiti, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Si impegna ad operare secondo programmi concordati con il Servizio Trasfusionale (ST) di riferimento e definiti nell'ambito degli organismi di partecipazione a livello locale.

Il documento di programmazione annuale o pluriennale delle attività di raccolta del sangue e degli emocomponenti, comprensivo delle modalità organizzative correlate (es. calendario raccolta, orari, ecc.), costituisce parte integrante del presente atto.

3. Promozione della donazione del sangue e dei suoi componenti

La Regione, con il coordinamento della SRC, e l'Associazione/Federazione dei donatori di sangue promuovono e sostengono la donazione volontaria, associata, periodica, anonima, non remunerata e responsabile del sangue e degli emocomponenti.

Le attività di promozione sono attuate attraverso:

a) lo svolgimento di iniziative di informazione sui valori solidaristici della donazione volontaria, associata, periodica, anonima, non remunerata e responsabile del sangue e degli emocomponenti;
b) lo sviluppo di iniziative e programmi di informazione, di comunicazione sociale, di educazione sanitaria, di formazione dei cittadini;
c) il reclutamento e la fidelizzazione dei donatori, in particolare di quelli giovani;
d) lo sviluppo della promozione delle donazioni in aferesi, in coerenza con la programmazione regionale;
e) la tutela dei donatori e dei riceventi e la promozione della salute rivolta ai donatori di sangue ed alla popolazione in generale, con particolare riguardo al mondo della scuola e dell'università;
f) il sostegno di specifici progetti riguardanti donatori, donazioni e utilizzo della terapia trasfusionale
g) il miglioramento continuo della qualità attraverso lo sviluppo della buona prassi e l'organizzazione di programmi specifici di formazione continua.

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO

L'Associazione/Federazione si impegna a mettere in atto iniziative di informazione e promozione della donazione onde realizzare gli obiettivi qualitativi e quantitativi individuati dalla programmazione, concernenti l'autosufficienza per il sangue, per gli emocomponenti e per i medicinali plasmaderivati.

4. La chiamata associativa e programmazione

In base alla normativa vigente, la chiamata alla donazione è attuata dalle Associazioni e Federazioni dei donatori di sangue convenzionate secondo la programmazione definita d'intesa con il ST di riferimento.

L'Associazione

- attua una efficace gestione dell'attività di chiamata individuale con appuntamento, accoglienza e fidelizzazione dei donatori, in coerenza con gli obiettivi definiti nell'ambito del piano di programmazione delle attività trasfusionali, tenuto conto della disponibilità alla donazione dei donatori, in funzione anche di particolari periodi critici dell'anno.
- definisce, realizza e verifica modalità organizzative atte a favorire l'informatizzazione e la realizzazione del servizio di chiamata programmata.
- si avvale del sistema informativo trasfusionale regionale o della struttura trasfusionale di riferimento oppure di altro sistema integrato con i precedenti mediante flussi informativi bidirezionali obbligatori e concordati con la SRC.

L'Associazione/Federazione può assicurare altresì il servizio di chiamata dei donatori periodici non iscritti, qualora delegata dal ST, nel rispetto della normativa sulla privacy.

L'Associazione/Federazione si impegna inoltre a collaborare con il ST nelle situazioni di emergenza che dovessero richiedere una raccolta straordinaria di sangue attenendosi alle direttive del ST di riferimento e della SRC.

La Regione, anche attraverso le Aziende sanitarie/Enti o aggregazioni dei medesimi, con il coinvolgimento della SRC, fornisce all'Associazione/Federazione dei donatori di sangue il supporto tecnico-scientifico per una corretta e completa informazione ai cittadini sulle caratteristiche e le modalità delle donazioni nonché sulle misure sanitarie dirette a tutelare la salute del donatore, anche ai fini della tutela del ricevente.

5. Promozione della salute e tutela del donatore

L'Associazione/Federazione svolge funzioni di promozione della salute e di tutela del donatore intese a garantire la donazione volontaria e non remunerata del sangue e dei suoi componenti.

L'Associazione/Federazione garantisce in accordo con la Regione, anche attraverso le Aziende sanitarie/Enti o aggregazioni dei medesimi, con il coinvolgimento della SRC:

a) il rispetto del diritto all'informazione del donatore;
b) il rispetto della riservatezza per ogni atto che vede coinvolto il donatore;
c) azioni mirate al buon uso del sangue, attraverso la partecipazione agli appositi Comitati previsti dalla norma;
d) lo sviluppo di progetti di promozione della salute, sulla base dell'analisi e della valutazione epidemiologica dei dati rilevati sui donatori e sulle donazioni, al fine di promuovere stili di vita e modelli di comportamento sani, capaci di migliorare il complessivo livello di salute.

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

6. Trattamento dei dati personali

L'Associazione/Federazione garantisce il trattamento dei dati personali dei donatori conformemente alla normativa vigente in materia.

7. Flussi informativi ed elenchi dei donatori iscritti

L'Associazione/Federazione, ai fini della gestione della chiamata dei donatori e del monitoraggio delle attività di donazione, utilizza i dati del sistema gestionale informatico, fornito dalla Regione/Azienda Sanitaria/Ente cui afferisce il ST di riferimento o integrato con esso. Tale integrazione deve avvenire allo scopo di avere un'unica banca dati condivisa e consultabile da entrambe le parti, secondo i ruoli e le competenze previsti dalla normativa vigente.
Sulla base della normativa vigente, l'Associazione/Federazione dei donatori di sangue trasmette, in modo informatizzato, al ST di riferimento gli elenchi nominativi dei propri donatori iscritti e provvede al loro aggiornamento con cadenza almeno semestrale. L'Associazione/Federazione garantisce al ST collaborazione in riferimento a eventuali difficoltà nel rintracciare i donatori.

8. Rapporti economici

Per lo svolgimento delle attività effettuate dall'Associazione/Federazione dei donatori di sangue, in base alla presente convenzione, la Regione garantisce le quote di rimborso, come da allegato 2 dell'Accordo Stato Regioni .....

Ai fini della verifica dell'utilizzo delle quote di rimborso corrisposte, l'Associazione/Federazione predispone annualmente una relazione da cui si evincano le attività svolte, sulla base dello specifico documento di programmazione e degli obiettivi concordati, e comprensiva delle modalità di realizzazione e delle risorse impegnate, con riferimento a:

a) costi per la promozione del dono (es. iniziative, manifestazioni, programmi di informazione/comunicazione, ecc.);
b) costi per la sensibilizzazione, informazione ed educazione del donatore (es. materiale informativo, ecc) e per la sua fidelizzazione;
c) costi per la gestione della chiamata programmata e la prenotazione;
d) costi per la formazione e aggiornamento dei volontari
e) costi e modalità di utilizzo e gestione dei flussi informativi
f) costi generali.

La rendicontazione deve essere inviata all'azienda a cui afferisce il ST di riferimento e alla SRC.

Allegati al Disciplinare

- Documento di programmazione annuale o pluriennale delle attività di raccolta del sangue e degli emocomponenti
- Copia della polizza assicurativa o dell'atto equivalente.

ALLEGATO 1

DISCIPLINARE B

"Gestione dell'Unità di Raccolta da parte delle Associazioni e Federazioni dei Donatori di sangue ai sensi dell'art. 7, comma 4, della Legge 21 ottobre 2005 n. 219"

DISCIPLINARE TECNICO

1. Oggetto

Il presente disciplinare tecnico regola la gestione da parte della Associazione/Federazione ..... (di seguito Associazione/Federazione) - ai sensi dell'art. 7, comma 4, della Legge 21 ottobre 2005, n. 219 - dell'Unità di Raccolta (UdR) e relative articolazioni organizzative collegate (fisse o mobili) ....., come da decreto/i di autorizzazione/accreditamento n. ..... del ....., elencate in apposito documento allegato al presente atto.

La gestione è svolta a supporto dell'attività trasfusionale e sotto la responsabilità tecnica del Servizio Trasfusionale (ST) di riferimento ..... dell'Azienda Sanitaria/Ente ..... Di norma ogni UdR Associativa si rapporta con un unico ST di riferimento indicando modalità, territorialità e programma di raccolta in conformità a quanto previsto dalla programmazione regionale e concordata con il Responsabile del ST stesso e il Direttore del CRS.

In coerenza con il documento di programmazione regionale annuale o pluriennale, l'UdR assicura che l'attività sanitaria di raccolta del sangue e degli emocomponenti è svolta secondo le indicazioni qualitative, quantitative e organizzative (calendario raccolta, orari, luoghi inclusi quelli in cui l'eventuale autoemoteca svolge l'attività, tipologia degli emocomponenti raccolti) concordate con il ST di riferimento e riportate in un apposito documento, garantendo i requisiti vigenti in materia trasfusionale.

Il documento di programmazione regionale e il documento delle attività dell'UdR sono allegati al presente atto.

Eventuali modifiche alla programmazione qualitativa, quantitativa e/o organizzativa della raccolta da parte dell'UdR devono essere condivise in forma scritta con il ST di riferimento, previo coinvolgimento della SRC.

2. Persona responsabile dell'UdR (articolo 6, D. Lgs n. 261/2007)

L'atto di designazione della persona responsabile dell'UdR, secondo quanto disposto dalla normativa vigente, è allegato alla convenzione. Qualsiasi variazione deve essere comunicata tempestivamente al ST di riferimento e alla SRC.

3. La gestione dell'UdR

L'UdR si articola sul territorio in articolazioni organizzative dotate ognuna di autorizzazione e accreditamento regionale, come da elenco in allegato, e provvede alla gestione dell'attività sanitaria di raccolta con personale dedicato, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, e con attrezzature e locali propri o messi a disposizione dall'Azienda Sanitaria/Ente, secondo quanto previsto dall'articolo 3 della convenzione.

La titolarità delle autorizzazioni e dell'accreditamento, nonché gli adempimenti per il relativo mantenimento, delle UdR e delle relative articolazioni organizzative è in capo all'Associazione/Federazione.

L'UdR può utilizzare inoltre la/le autoemoteca/autoemoteche autorizzata/e accreditata/e esclusivamente presso i luoghi risultanti dall'allegato documento, fatta salva la possibilità di effettuare attività sanitaria di raccolta di sangue o di emocomponenti, in accordo con il ST di riferimento, in luoghi e orari diversi definiti con lo stesso e comunicati alla SRC, nell'ambito di competenza del ST di riferimento e della regolamentazione regionale.

L'UdR, con la collaborazione dei responsabili associativi dei territori interessati, in relazione alle attività accreditate, provvede alla raccolta e al trasferimento al ST di (sangue, plasma, ecc. descrivere) ..... secondo piani definiti e tempistiche concordate con il ST di riferimento e in base al documento di programmazione regionale, salvo diverse disposizioni impartite su indicazione della SRC.

Il ST di riferimento, da parte sua, si impegna ad accettare gli emocomponenti raccolti dall'UdR, secondo la programmazione concordata annualmente.

L'UdR, per la gestione dell'attività di raccolta, utilizza i materiali forniti dall'Azienda Sanitaria del ST di riferimento, secondo quanto previsto dalla convenzione e con modalità concordate. Il ST, tramite la propria Azienda/Ente di riferimento e sulla base delle proprie modalità gestionali, garantisce il puntuale rifornimento dei materiali all'UdR, che si impegna al corretto utilizzo, conservazione e controllo di quanto fornito. Ai fini della tracciabilità dei materiali l'Azienda Sanitaria/Ente individua uno specifico centro di costo.

Il ST e l'UdR, con il coordinamento della SRC, concordano, per lo svolgimento dell'attività di raccolta, l'utilizzo del sistema gestionale informatico, nonché la fornitura e l'utilizzo di attrezzature previste dalla convenzione. Eventuali ulteriori attrezzature e tecnologie devono essere dettagliatamente definite in appositi accordi.

L'Associazione/Federazione, nel rispetto della normativa vigente e in accordo con le indicazioni tecniche del Servizio Trasfusionale di riferimento, garantisce che:

- la raccolta venga effettuata nelle sedi autorizzate e accreditate di cui al presente atto, esclusivamente da personale qualificato, autorizzato e regolarmente formato;
- il personale preposto, prima di avviare l'attività di raccolta, accerti che i locali dedicati siano igienicamente idonei e che l'attrezzatura sia funzionante e correttamente predisposta;
- lo svolgimento delle attività di selezione del donatore e raccolta del sangue e degli emocomponenti avvenga in conformità alla normativa vigente;
- i materiali e le attrezzature utilizzati per la raccolta vengano impiegati e conservati correttamente;
- le unità di sangue ed emocomponenti raccolti e i relativi campioni d'analisi vengano conservati, confezionati correttamente e inviati alla struttura individuata dalla programmazione regionale, con riferimento all'organizzazione della rete trasfusionale.

In caso di necessità particolari e straordinarie, le parti possono convenire sull'attivazione di ulteriori raccolte in sedi dotate di specifica autorizzazione e accreditamento, sedi definite in base ad una regolamentazione regionale.

Al fine di ottimizzare le risorse destinate alla raccolta di sangue e di emocomponenti e alla loro successiva lavorazione, le parti convengono di monitorare la programmazione, impegnandosi a

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

favorire, attraverso i possibili recuperi di efficienza, il miglioramento della qualità e della produttività complessiva, senza penalizzare il donatore e la volontarietà del dono.

4. Formazione e sistema di gestione per la qualità

L'Azienda Sanitaria/Ente e l'Associazione/Federazione, nei rispettivi ambiti di competenza, perseguono il miglioramento continuo della qualità nelle attività trasfusionali, attraverso lo sviluppo della buona prassi e l'organizzazione di programmi specifici di formazione continua, secondo quanto disposto dalla normativa vigente.

L'UdR si impegna, sulla base degli standard organizzativi e operativi definiti dal ST di riferimento:

- alla formazione obbligatoria del personale addetto alla raccolta, attraverso la partecipazione ai corsi istituiti dalla Regione/Provincia autonoma o dalla SRC, ai sensi della normativa vigente;
- alla valutazione periodica del mantenimento delle competenze necessarie per il personale che svolge attività che influiscono sulla qualità e sulla sicurezza del sangue e degli emocomponenti, alla identificazione dei bisogni formativi e alla pianificazione della formazione;
- alla formale attestazione del possesso della qualifica e delle competenze richieste per ogni operatore.

La persona responsabile dell'UdR, nel rispetto della normativa vigente:

- istituisce e mantiene un sistema documentato di gestione per la qualità, progettato sulla base degli standard organizzativi e operativi definiti dal ST;
- si avvale di una funzione di garanzia della qualità, interna o associata;
- definisce gli indirizzi, gli obiettivi generali e le politiche da perseguire in relazione alla qualità dei prodotti e delle prestazioni, sulla base degli indirizzi e degli obiettivi delineati dal ST di riferimento e con i piani strategici di programmazione regionale e nazionale;
- definisce la struttura organizzativa dell'UdR, le responsabilità ed i livelli di autorità assegnati alle figure chiave, nonché le loro relazioni gerarchiche e funzionali.

Nell'ambito del sistema di gestione per la qualità, coerente con gli obblighi del decreto legislativo 19/2018 (GPGs):

- ove previsto dalla normativa vigente, o laddove le attività di analisi e valutazione dei rischi svolte dall'UdR o dal ST lo evidenzino come necessario, i processi che influiscono sulla qualità e sulla sicurezza del sangue e degli emocomponenti sono convalidati e sono monitorati e verificati periodicamente al fine di accertare il mantenimento del loro stato di convalida;
- i software dei sistemi gestionali informatizzati impiegati, adottati previa verifica di compatibilità con il software adottato dal ST di riferimento, sono convalidati e sottoposti a controlli regolari di affidabilità e ad interventi di manutenzione periodica al fine di garantire il mantenimento dei requisiti e delle prestazioni previsti;
- i locali / le aree, le apparecchiature e gli impianti che influiscono sulla sicurezza e qualità dei prodotti e sulla sicurezza dei donatori, degli operatori e dell'ambiente, nonché le autoemoteche e le infrastrutture informatiche, sono qualificati per l'uso specifico e verificati periodicamente al fine di accertare il mantenimento del loro stato di qualificazione;
- i materiali e apparecchiature sono acquisiti da fornitori qualificati, in riferimento agli accordi stipulati con il ST e agli indirizzi tecnici da questo forniti, e vengono gestiti in modo controllato;
- il sistema informativo garantisce la raccolta e la trasmissione al ST dei dati e delle informazioni previsti dalla normativa vigente, nonché di ogni altra informazione inerente alle attività svolte

richiesta dal ST stesso;

- sono garantiti la gestione di non conformità, incidenti, reazioni indesiderate e near miss rilevati dall'UdR o segnalati dal ST, l'effettuazione di audit interni della qualità, la revisione periodica del sistema di gestione per la qualità e l'avvio delle azioni correttive/preventive necessarie.

5. Tutela della riservatezza e trattamento dei dati personali

Le parti si impegnano a garantire la riservatezza e il trattamento dei dati personali dei donatori conformemente alla normativa vigente in materia.

6. Utilizzo di attrezzature, tecnologie e locali

L'utilizzo di attrezzature, tecnologie e locali della Regione/Enti da parte dell'Associazione/Federazione o viceversa, a supporto esclusivo delle attività trasfusionali, è regolato da appositi accordi/contratti riportati in specifici e ulteriori allegati.
L'eventuale comodato delle attrezzature, delle tecnologie e dei beni di proprietà dell'Azienda Sanitaria/Ente che la stessa mette eventualmente a disposizione in comodato per le attività della UdR, anche a titolo gratuito, è disciplinato in specifico allegato.

7. Rapporti economici

Per lo svolgimento delle attività effettuate dall'Associazione/Federazione dei donatori di sangue, in base alla presente convenzione, la Regione garantisce le quote di rimborso, come da allegato 2 dell'Accordo Stato Regioni .....
Ai fini della verifica dell'utilizzo delle quote di rimborso corrisposte, l'Associazione/Federazione predispone annualmente una relazione da cui si evincano le attività svolte, sulla base dello specifico documento di programmazione e degli obiettivi concordati, e comprensiva delle modalità di realizzazione e delle risorse impegnate, con riferimento a:

a) costi per i servizi forniti al donatore;
b) costi per il personale impegnato nella raccolta;
c) costi per la manutenzione o l'acquisto delle attrezzature, con particolare riferimento alla quota di ammortamento delle stesse o del canone di leasing (se non di proprietà);
d) costi per la formazione e l'aggiornamento dei volontari;
e) costi e modalità di utilizzo e gestione dei flussi informativi;
f) costi generali.

La rendicontazione deve essere inviata all'azienda a cui afferisce il ST di riferimento e alla SRC.

Allegati al disciplinare

1. Documento di programmazione delle attività trasfusionali annuale o pluriennale (vedi disciplinare A) a livello regionale.
2. Documento sulle attività svolte dalla UdR (calendario raccolta, orari, luoghi ove l'autoemoteca svolge l'attività, tipologia degli emocomponenti raccolti).
3. Elenco delle articolazioni organizzative (fisse e mobili) autorizzate e accreditate ove l'UdR svolge attività di raccolta.
4. Atto di nomina della persona responsabile dell'UdR corredato del curriculum vitae.

5. Elenco delle attrezzature, delle tecnologie e dei beni messi a disposizione dal ST all'Associazione/Federazione e relativo eventuale atto di comodato.
6. Eventuale elenco dei locali messi a disposizione dall'Azienda Sanitaria/Ente all'Associazione/Federazione e relativo eventuale atto di comodato.
7. Elenco e qualifica del personale addetto all'attività di raccolta.
8. Attestazione di idoneità e mantenimento delle competenze del personale impegnato nell'attività di raccolta.
9. Polizze assicurative o atti equivalenti.

ALLEGATO 2

DISCIPLINARE C

"Attività aggiuntive svolte dalle Associazioni e Federazioni dei donatori di sangue a supporto esclusivo delle attività trasfusionali"

DISCIPLINARE TECNICO

1. Oggetto

Il presente disciplinare tecnico regola l'attività dell'Associazione/Federazione....., (di seguito Associazione/Federazione), nell'ambito del progetto ".....", a supporto esclusivo dell'attività trasfusionale effettuata nel territorio (specificare aziendale, sovraziendale, regionale, sovraregionale) di ....., e di cui all'allegato "x" al presente disciplinare.

2. Ambito di applicazione

Il progetto, i cui contenuti non siano già compresi nei disciplinari A e B, riguarda i seguenti ambiti:

- aggregazione dei punti di raccolta delle UdR premiando, in particolare, la costituzione di modelli di collaborazione inter-associativa, anche in termini economico-finanziari;
- miglioramento dell'efficienza sia della gestione del donatore (es. modalità organizzativa di chiamata) sia dell'attività di raccolta, in particolare quella di plasma;
- attività associativa volta a favorire la fidelizzazione e il ricambio generazionale dei donatori al fine di garantire l'autosufficienza regionale e nazionale.
- programmi di prevenzione e promozione della salute dei donatori, quale popolazione epidemiologica privilegiata.

Le scelte progettuali e i criteri possono essere stabiliti a livello nazionale/regionale, attuabile a livello sovraziendale o aziendale, in accordo con la Regione o Provincia Autonoma, con il coinvolgimento della SRC e del/i servizio/i trasfusionale/i, per l'applicazione dello stesso.

Il progetto deve essere conforme alla normativa vigente in materia di attività sanitaria e trasfusionale nonché coerente con il documento di programmazione nazionale/regionale.

I progetti possono comprendere anche l'avvio di sperimentazioni gestionali per un migliore raggiungimento dell'autosufficienza nazionale e regionale come di cui all'art. 1, comma 6 dello Schema-tipo di Convenzione

3. Descrizione del progetto

Il progetto, da allegare al presente disciplinare, è descritto e articolato in specifico documento redatto secondo il seguente schema:

1. ambito progettuale (tra quelli sopra indicati);
2. titolo e oggetto (descrizione sintetica, con indicazione dello scopo del progetto e sue ricadute essenziali);
3. ambito territoriale di svolgimento del progetto;
4. responsabile del progetto;

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

5. strutture coinvolte (istituzionali e associative);
6. obiettivi specifici nell'ambito di quelli generali sopra indicati;
7. durata del progetto;
8. modalità attuative, tempi e luoghi dell'attività oggetto del progetto in un piano di attività;
9. declinazione delle responsabilità nelle diverse fasi;
10. risorse impiegate, indicando tipologia, quantità e valore economico;
11. eventuali vincoli progettuali;
12. indicatori per valutare il raggiungimento degli obiettivi;
13. monitoraggio degli indicatori e delle attività realizzate nel corso del progetto;
14. regolazione del rapporto economico tra le parti per il raggiungimento di ciascun obiettivo del progetto.
15. valutazione d'impatto.

4. Rendicontazione del progetto

Al termine del progetto è previsto un report conclusivo con relativa rendicontazione. La rendicontazione deve essere inviata all'azienda a cui afferisce il ST di riferimento e alla SRC.

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2246

D.G.R. n. 2074/2021 - Art. 3 D.Lgs. n. 502/92. Indirizzi di pianificazione per la riforma del SSR. Designazioni Commissario. Indicazioni operative

Il Presidente, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile P.O. "Gestione Rapporti Istituzionali con le Aziende ed Enti del SSR" e dal Dirigente del Servizio Strategie e Governo dell'Assistenza Territoriale - Rapporti Istituzionali e Capitale Umano SSR, confermata dal Dirigente della Sezione Strategie e Governo dell'Offerta e dal Direttore del Dipartimento Politiche della Salute e Benessere Animale, e dal Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta Regionale, riferisce quanto segue.

Con la deliberazione n. 2074 del 16/12/2021 la Giunta Regionale ha inteso porre in essere appositi indirizzi funzionali a rinnovare e riorganizzare il Sistema Sanitario Regionale, che veda il cittadino al centro di un sistema di servizi moderno, sostenibile, rispondente ai fabbisogni, dinamico e armonizzato sull'intero territorio regionale, ma al contempo rispondente alle diverse peculiarità territoriali, messe a dura prova dalla crisi pandemica determinata dal sars-cov-2.

Con la predetta D.G.R. n. 2074/2021 la Giunta Regionale ha ritenuto quindi necessario ridefinire il modello di governance complessiva della Sanità pugliese, attraverso un rafforzamento della componente attualmente a gestione diretta delle ASL, ed una riarticolazione funzionale dei servizi tecnico – amministrativi, che risponda sia a principi di economicità, come sintesi di efficacia e di efficienza della gestione, sia all'esigenza di rafforzare i meccanismi di coordinamento, di adeguamento dei sistemi di monitoraggio e vigilanza, di miglioramento del livello complessivo di performance delle Aziende e degli Enti del SSR, riservandosi la presentazione all'Assemblea Legislativa Regionale di una proposta di Disegno di Legge sulle materie di cui all'articolo 3 del d.lgs. 502/92 e s.m.i., che preveda e disciplini la costituzione di nuove aziende sanitarie aventi personalità giuridica di diritto pubblico, dotate di autonomia organizzativa, amministrativa, tecnica, patrimoniale, contabile e di gestione.

Con lo stesso atto giuntale, inoltre, la Giunta Regionale:

- ha stabilito di procedere alla configurazione ed articolazione:
    1) dell'Azienda Zero, con la specifica missione di assicurare la razionalizzazione, l'integrazione e l'efficientamento dei servizi tecnico amministrativi di supporto alle attività delle Aziende del Sistema Sanitario Regionale; detta missione si inserisce entro un quadro di attuazione delle scelte di programmazione sanitaria, integrandosi con le stesse e contribuendo ad una piena attuazione in risposta ai bisogni di salute della popolazione entro i limiti delle risorse assegnate. Nell'assolvimento delle funzioni conferite, l'Azienda, perseguendo obiettivi di efficacia, efficienza ed economicità contribuisce con le Aziende sanitarie di riferimento, nell'ambito delle linee guida e coordinamento regionale, alla realizzazione della programmazione regionale.
    2) dell'Azienda della Prevenzione con funzione di garantire il potenziamento, l'integrazione e l'omogeneità delle attività di prevenzione e di promozione della salute pubblica attraverso l'elaborazione di piani e programmi regionali, in coerenza con la programmazione nazionale, la formulazione di linee di indirizzo per la realizzazione delle attività di prevenzione primaria e secondaria, il coordinamento e il monitoraggio delle attività dei Dipartimenti di Prevenzione delle ASL regionali;
    3) dell'Azienda Ospedaliera Vito Fazzi che risulterà dallo scorporo del P.O. Vito Fazzi di Lecce dall'ASL Lecce, con la specifica missione di rafforzare l'assistenza ospedaliera sul territorio di competenza;
    4) dell'Azienda Ospedaliera Santissima Annunziata che risulterà dallo scorporo del P.O. Santissima Annunziata dell'ASL Taranto, con la specifica missione di rafforzare l'assistenza ospedaliera sul territorio di competenza.
- ha designato i Commissari cui affidare il compito della predisposizione dei rispettivi progetti di costituzione, di scorporo e di trasferimento delle funzioni dagli Enti del SSR ad oggi esistenti alle costituende Aziende

secondo gli indirizzi della Giunta Regionale, e le indicazioni operative delle competenti Sezioni del Dipartimento, nonché della proposizione in relazione a ciascuna costituenda azienda dei rispettivi atti aziendali nelle more dell'avvio e dell'ultimazione dell'iter legislativo di cui innanzi e della ridefinizione del conseguente assetto della rete ospedaliera, come di seguito:

- per l'Azienda Zero il dott. Giuseppe Pasqualone:
- per l'Azienda della Prevenzione il dott. Pietro Quinto;
- per l'A.O. Vito Fazzi il dott. Stefano Rossi;
- per la A.O. Santissima Annunziata il dott. Michele Pelillo.

- ha rinviato ai successivi Decreti del Presidente della Giunta Regionale la nomina dei predetti Commissari e stabilito che ciascun incarico avrà durata per un periodo non superiore a 6 mesi;
- ha stabilito altresì le modalità operative per l'espletamento dell'incarico.

Si ritiene opportuno, al riguardo, formulare ulteriori precisazioni in merito alla natura ed alle funzioni specifiche assegnate alle predette costituende Aziende del SSR ed ai compiti assegnati ai rispettivi Commissari individuati con la già citata D.G.R. n. 2074/2021.

Più in particolare:

➢ 1) **All'Azienda Zero**, in raccordo con il Dipartimento Salute della Regione Puglia e gli Enti del SSR saranno assegnate le seguenti funzioni:

- - gestione di procedure di gara, e funzione di centrale di committenza regionale;
  -definizione di piani di acquisto annuali e pluriennali, per l'approvvigionamento di beni e servizi e per la manutenzione e la valorizzazione del patrimonio mobiliare e immobiliare degli enti del servizio sanitario regionale;
  - gestione dell'Health technology assessment (HTA) a supporto dell'organo di governo regionale;
  - supporto alla definizione del modello assicurativo del sistema sanitario regionale;
  - gestione delle procedure concorsuali centralizzate.

  Il Commissario avrà quindi il compito di predisporre, nel termine massimo di sei mesi dall'insediamento, un piano di fattibilità economico/amministrativo sulla costituzione della predetta Azienda Zero, avvalendosi, come già stabilito dalla stessa DGR n. 2074/2021, in raccordo con i responsabili amministrativi competenti e nei limiti delle disponibilità, del personale degli attuali Enti del SSR e delle Sezioni del Dipartimento Salute della Regione Puglia.

➢ 2) **All'Azienda della Prevenzione** in raccordo con il Dipartimento Salute della Regione Puglia e gli Enti del SSR saranno assegnate le seguenti funzioni:

- ➢ verifica della fattibilità giuridica dell'estrapolazione delle funzioni assegnate ai Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali, ai sensi dell'art. 7 del d.lgs n.502/92 e ss.mm. ii.;
- ➢ studio di fattibilità circa il nuovo modello di integrazione funzionale e organizzativa delle attività dei Dipartimenti di Prevenzione con i Dipartimenti per le Cure Primarie/Distretti Socio Sanitari, con i Dipartimenti territoriali delle Aziende Sanitarie Locali e con i percorsi clinico-assistenziali e diagnostico-assistenziali in capo ai Presidi ospedalieri delle Aziende Sanitarie Locali, alle Aziende Ospedaliero-Universitarie, agli I.R.C.C.S. pubblici e privati, agli Enti Ecclesiastici e agli istituti di ricovero privati accreditati nonché ai Centri/Nodi afferenti alle Reti di Patologia costituite nella Regione Puglia;
- ➢ studio di fattibilità circa il nuovo modello di integrazione funzionale e organizzativa delle attività dei Dipartimenti di Prevenzione con l'Agenzia Regionale Strategica per la Salute e il Sociale (Aress), con l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPA), con l'Osservatorio Epidemiologico Regionale (OER) e con l'Istituto Zooprofilattico Sperimentale di Puglia e Basilicata (IZS);

- definizione del modello di governo in carico ai Dipartimenti di Prevenzione degli aspetti connessi al quadro normativo in materia di Valutazione dell'Impatto Ambientale e Sanitario;
- analisi dell'impatto del nuovo modello organizzativo dei Dipartimenti di Prevenzione rispetto agli elementi di programmazione sanitaria, socio-sanitaria e ambientale con particolare riferimento agli ambiti della prevenzione che la normativa pone in carico alla Regione Puglia;
- analisi dell'impatto del nuovo modello organizzativo dei Dipartimenti di Prevenzione rispetto ai Piani Nazionali e Regionali di Prevenzione e ai programmi ivi previsti;
- analisi dell'impatto del nuovo modello organizzativo dei Dipartimenti di Prevenzione rispetto ai sistemi di sorveglianza sanitaria;
- ricognizione dell'assetto organizzativo e funzionale dei Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali;
- mappatura dei procedimenti facenti carico ai Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali con evidenza dello stato di digitalizzazione degli stessi e di integrazione funzionale ivi compresi quelli che coinvolgono Enti e Amministrazioni terze;
- ricognizione delle dotazioni logistiche, organiche, strumentali e tecnologiche dei Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali.

Il Commissario avrà quindi il compito di predisporre, nel termine massimo di sei mesi dall'insediamento, un piano di fattibilità economico/amministrativo sulla costituzione della predetta Azienda della Prevenzione, avvalendosi, come già stabilito dalla stessa DGR n. 2074/2021, in raccordo con i responsabili amministrativi competenti e nei limiti delle disponibilità, del personale e delle attrezzature dell'Agenzia Regionale Strategica per la Salute e il Sociale (Aress) nonché degli Uffici dell'Aress siti in Bari in Lungomare Nazario Sauro.

3) Alle **Aziende Ospedaliere Santissima Annunziata e Vito Fazzi**, rivenienti dallo scorporo degli omonimi Presidi Ospedalieri delle rispettive ASL TA e ASL LE , nelle more della proposta di adeguamento del Regolamento della Rete Ospedaliera, i Commissari individuati dovranno procedere, nel termine massimo di sei mesi dall'insediamento, alla predisposizione di un piano di fattibilità economico/amministrativo, ai fini dello scorporo dei predetti ospedali dalle rispettive Aziende Sanitarie, in stretto raccordo con il Dipartimento Salute della Regione Puglia ed i rispettivi Direttori Generali, avvalendosi del personale e dei locali delle Aziende Sanitarie del SSR.

In particolare, i progetti di costituzione, trasferimento delle funzioni e di scorporo, tra l'altro, devono indicare:

a) gli elementi patrimoniali, ivi compresi gli immobili;
b) il personale da trasferire a ogni singola costituenda azienda;
c) gli immobili di proprietà di ciascuna Azienda non strumentali all'attività e quelli non utilizzati o non utilizzabili;
d) il subentro delle singole aziende nei contratti in corso.

Garanzie di riservatezza

"La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE".

COPERTURA FINANZIARIA di cui al d.lgs. 118/2011 e s.m.i.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il Presidente, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, a norma dell'art 4 lett. d) della LR. n. 7/97, propone alla Giunta:

- di fornire ulteriori precisazioni in merito alla natura ed alle funzioni specifiche assegnate alle predette costituende Aziende del SSR ed ai compiti assegnati ai rispettivi Commissari individuati con la già citata D.G.R. n. 2074/2021 come di seguito riportato:

1) **All'Azienda Zero**, in raccordo con il Dipartimento Salute della Regione Puglia e gli Enti del SSR saranno assegnate le seguenti funzioni:
- gestione di procedure di gara, e funzione di centrale di committenza regionale;
- definizione di piani di acquisto annuali e pluriennali, per l'approvvigionamento di beni e servizi e per la manutenzione e la valorizzazione del patrimonio mobiliare e immobiliare degli enti del servizio sanitario regionale;
- gestione dell'Health technology assessment (HTA) a supporto dell'organo di governo regionale;
- supporto alla definizione del modello assicurativo del sistema sanitario regionale;
- gestione delle procedure concorsuali centralizzate.

Il Commissario avrà quindi il compito di predisporre, nel termine massimo di sei mesi dall'insediamento, un piano di fattibilità economico/amministrativo sulla costituzione della predetta Azienda Zero, avvalendosi, come già stabilito dalla stessa DGR n. 2074/2021, in raccordo con i responsabili amministrativi competenti e nei limiti delle disponibilità, del personale degli attuali Enti del SSR e delle Sezioni del Dipartimento Salute della Regione Puglia.

2) **All'Azienda della Prevenzione** in raccordo con il Dipartimento Salute della Regione Puglia e gli Enti del SSR saranno assegnate le seguenti funzioni:

- verifica della fattibilità giuridica dell'estrapolazione delle funzioni assegnate ai Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali, ai sensi dell'art. 7 del d.lgs n.502/92 e ss.mm.ii.;
- studio di fattibilità circa il nuovo modello di integrazione funzionale e organizzativa delle attività dei Dipartimenti di Prevenzione con i Dipartimenti per le Cure Primarie/Distretti Socio Sanitari, con i Dipartimenti territoriali delle Aziende Sanitarie Locali e con i percorsi clinico-assistenziali e diagnostico-assistenziali in capo ai Presidi ospedalieri delle Aziende Sanitarie Locali, alle Aziende Ospedaliero-Universitarie, agli I.R.C.C.S. pubblici e privati, agli Enti Ecclesiastici e agli istituti di ricovero privati accreditati nonché ai Centri/Nodi afferenti alle Reti di Patologia costituite nella Regione Puglia;
- studio di fattibilità circa il nuovo modello di integrazione funzionale e organizzativa delle attività dei Dipartimenti di Prevenzione con l'Agenzia Regionale Strategica per la Salute e il Sociale (Aress), con l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPA), con l'Osservatorio Epidemiologico Regionale (OER) e con l'Istituto Zooprofilattico Sperimentale di Puglia e Basilicata (IZS);
- definizione del modello di governo in carico ai Dipartimenti di Prevenzione degli aspetti connessi al quadro normativo in materia di Valutazione dell'Impatto Ambientale e Sanitario;
- analisi dell'impatto del nuovo modello organizzativo dei Dipartimenti di Prevenzione rispetto agli elementi di programmazione sanitaria, socio-sanitaria e ambientale con particolare riferimento agli ambiti della prevenzione che la normativa pone in carico alla Regione Puglia;
- analisi dell'impatto del nuovo modello organizzativo dei Dipartimenti di Prevenzione rispetto ai Piani Nazionali e Regionali di Prevenzione e ai programmi ivi previsti;
- analisi dell'impatto del nuovo modello organizzativo dei Dipartimenti di Prevenzione rispetto ai sistemi di sorveglianza sanitaria;
- ricognizione dell'assetto organizzativo e funzionale dei Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali;

- mappatura dei procedimenti facenti carico ai Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali con evidenza dello stato di digitalizzazione degli stessi e di integrazione funzionale ivi compresi quelli che coinvolgono Enti e Amministrazioni terze;
- ricognizione delle dotazioni logistiche, organiche, strumentali e tecnologiche dei Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali.

Il Commissario avrà quindi il compito di predisporre, nel termine massimo di sei mesi dall'insediamento, un piano di fattibilità economico/amministrativo sulla costituzione della predetta Azienda della Prevenzione, avvalendosi, come già stabilito dalla stessa DGR n. 2074/2021, in raccordo con i responsabili amministrativi competenti e nei limiti delle disponibilità, del personale e delle attrezzature dell'Agenzia Regionale Strategica per la Salute e il Sociale (Aress) nonché degli Uffici dell'Aress siti in Bari in Lungomare Nazario Sauro.

3) Alle **Aziende Ospedaliere Santissima Annunziata e Vito Fazzi**, rivenienti dallo scorporo degli omonimi Presidi Ospedalieri delle rispettive ASL TA e ASL LE , nelle more della proposta di adeguamento del Regolamento della Rete Ospedaliera, i Commissari individuati dovranno procedere, nel termine massimo di sei mesi dall'insediamento, alla predisposizione di un piano di fattibilità economico/amministrativo, ai fini dello scorporo dei predetti ospedali dalle rispettive Aziende Sanitarie, in stretto raccordo con il Dipartimento Salute della Regione Puglia ed i rispettivi Direttori Generali, avvalendosi del personale e dei locali delle Aziende Sanitarie del SSR.
In particolare, i progetti di costituzione, trasferimento delle funzioni e di scorporo, tra l'altro, devono indicare:

e) gli elementi patrimoniali, mobili ed immobili;
f) il personale da trasferire a ogni singola costituenda azienda;
g) gli immobili di proprietà di ciascuna Azienda non strumentali all'attività e quelli non utilizzati o non utilizzabili;
h) il subentro delle singole aziende nei contratti in corso.

- Di fornire indirizzo alle Aziende ed agli Enti del SSR acchè venga assicurato ogni utile supporto funzionale allo svolgimento delle attività di mandato dei Commissari di cui alla presente;

- Di confermare quant'altro stabilito nella deliberazione di Giunta regionale n. 2074 del 6/12/2021;

- Di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, ai sensi della L.R. n. 13/1994.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento, predisposto dagli stessi ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.
Sottoscrizioni dei responsabili della struttura proponente:

Il Responsabile P.O.
Cecilia Romeo

Il Dirigente del Servizio Strategie e Governo dell'Assistenza Territoriale - Rapporti Istituzionali e Capitale Umano SSR
Dott. Antonella Caroli

il Dirigente della Sezione Strategie e Governo dell'Offerta
dott. Nicola Lopane

Il Direttore del Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale
Dott. Vito Montanaro

Il Capo di Gabinetto del Presidente
Avv. Claudio Michele Stefanazzi

Il Presidente: Michele Emiliano

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA

LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente
- Viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;
- A voti unanimi espressi nei modi di legge

DELIBERA

Di approvare la relazione del Presidente proponente, che quivi si intende integralmente riportata, e per l'effetto:

- - di fornire ulteriori precisazioni in merito alla natura ed alle funzioni specifiche assegnate alle predette costituende Aziende del SSR ed ai compiti assegnati ai rispettivi Commissari individuati con la già citata D.G.R. n. 2074/2021 come di seguito riportato:

-

1) **All'Azienda Zero**, in raccordo con il Dipartimento Salute della Regione Puglia e gli Enti del SSR saranno assegnate le seguenti funzioni:
- gestione di procedure di gara, e funzione di centrale di committenza regionale;
- definizione di piani di acquisto annuali e pluriennali, per l'approvvigionamento di beni e servizi e per la manutenzione e la valorizzazione del patrimonio mobiliare e immobiliare degli enti del servizio sanitario regionale;
- gestione dell'Health technology assessment (HTA) a supporto dell'organo di governo regionale;
- supporto alla definizione del modello assicurativo del sistema sanitario regionale;
- gestione delle procedure concorsuali centralizzate.

Il Commissario avrà quindi il compito di predisporre, nel termine massimo di sei mesi dall'insediamento, un piano di fattibilità economico/amministrativo sulla costituzione della predetta Azienda Zero, avvalendosi, come già stabilito dalla stessa DGR n. 2074/2021, in raccordo con i responsabili amministrativi competenti e nei limiti delle disponibilità, del personale degli attuali Enti del SSR e delle Sezioni del Dipartimento Salute della Regione Puglia.

- 2) **All'Azienda della Prevenzione** in raccordo con il Dipartimento Salute della Regione Puglia e gli Enti del SSR saranno assegnate le seguenti funzioni:
  - verifica della fattibilità giuridica dell'estrapolazione delle funzioni assegnate ai Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali, ai sensi dell'art. 7 del d.lgs n.502/92 e ss.mm.ii.;
  - studio di fattibilità circa il nuovo modello di integrazione funzionale e organizzativa delle attività dei Dipartimenti di Prevenzione con i Dipartimenti per le Cure Primarie/Distretti

Socio Sanitari, con i Dipartimenti territoriali delle Aziende Sanitarie Locali e con i percorsi clinico-assistenziali e diagnostico-assistenziali in capo ai Presidi ospedalieri delle Aziende Sanitarie Locali, alle Aziende Ospedaliero-Universitarie, agli I.R.C.C.S. pubblici e privati, agli Enti Ecclesiastici e agli istituti di ricovero privati accreditati nonché ai Centri/Nodi afferenti alle Reti di Patologia costituite nella Regione Puglia;

- studio di fattibilità circa il nuovo modello di integrazione funzionale e organizzativa delle attività dei Dipartimenti di Prevenzione con l'Agenzia Regionale Strategica per la Salute e il Sociale (Aress), con l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPA), con l'Osservatorio Epidemiologico Regionale (OER) e con l'Istituto Zooprofilattico Sperimentale di Puglia e Basilicata (IZS);
- definizione del modello di governo in carico ai Dipartimenti di Prevenzione degli aspetti connessi al quadro normativo in materia di Valutazione dell'Impatto Ambientale e Sanitario;
- analisi dell'impatto del nuovo modello organizzativo dei Dipartimenti di Prevenzione rispetto agli elementi di programmazione sanitaria, socio-sanitaria e ambientale con particolare riferimento agli ambiti della prevenzione che la normativa pone in carico alla Regione Puglia;
- analisi dell'impatto del nuovo modello organizzativo dei Dipartimenti di Prevenzione rispetto ai Piani Nazionali e Regionali di Prevenzione e ai programmi ivi previsti;
- analisi dell'impatto del nuovo modello organizzativo dei Dipartimenti di Prevenzione rispetto ai sistemi di sorveglianza sanitaria;
- ricognizione dell'assetto organizzativo e funzionale dei Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali;
- mappatura dei procedimenti facenti carico ai Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali con evidenza dello stato di digitalizzazione degli stessi e di integrazione funzionale ivi compresi quelli che coinvolgono Enti e Amministrazioni terze;
- ricognizione delle dotazioni logistiche, organiche, strumentali e tecnologiche dei Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie Locali.

Il Commissario avrà quindi il compito di predisporre, nel termine massimo di sei mesi dall'insediamento, un piano di fattibilità economico/amministrativo sulla costituzione della predetta Azienda della Prevenzione, avvalendosi, come già stabilito dalla stessa DGR n. 2074/2021, in raccordo con i responsabili amministrativi competenti e nei limiti delle disponibilità, del personale e delle attrezzature dell'Agenzia Regionale Strategica per la Salute e il Sociale (Aress) nonché degli Uffici dell'Aress siti in Bari in Lungomare Nazario Sauro.

3) Alle **Aziende Ospedaliere Santissima Annunziata e Vito Fazzi**, rivenienti dallo scorporo degli omonimi Presidi Ospedalieri delle rispettive ASL TA e ASL LE , nelle more della proposta di adeguamento del Regolamento della Rete Ospedaliera, i Commissari individuati dovranno procedere, nel termine massimo di sei mesi dall'insediamento, alla predisposizione di un piano di fattibilità economico/amministrativo, ai fini dello scorporo dei predetti ospedali dalle rispettive Aziende Sanitarie, in stretto raccordo con il Dipartimento Salute della Regione Puglia ed i rispettivi Direttori Generali, avvalendosi del personale e dei locali delle Aziende Sanitarie del SSR.

In particolare, i progetti di costituzione, trasferimento delle funzioni e di scorporo, tra l'altro, devono indicare:

i) gli elementi patrimoniali, mobili ed immobili;
j) il personale da trasferire a ogni singola costituenda azienda;
k) gli immobili di proprietà di ciascuna Azienda non strumentali all'attività e quelli non utilizzati o non utilizzabili;
l) il subentro delle singole aziende nei contratti in corso.

- Di fornire indirizzo alle Aziende ed agli Enti del SSR acchè venga assicurato ogni utile supporto funzionale allo svolgimento delle attività di mandato dei Commissari di cui alla presente;

- Di confermare quant'altro stabilito nella deliberazione di Giunta regionale n. 2074 del 6/12/2021;

- Di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, ai sensi della L.R. n. 13/1994.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
DOTT.SSA ANNA LOBOSCO

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
DOTT. MICHELE EMILIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2252

COMUNE DI VEGLIE – Accordo di Programma, ai sensi e per gli effetti dell'art 34 del D.lgs 267/00, finalizzato al recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali. Approvazione proposta di Accordo di Programma, variante al PRG e rilascio parere di comp. paesaggistica ex art 96.1.c NTA del PPTR

L'Assessora all'Urbanistica, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione Negoziata, confermata dal Dirigente della Sezione Urbanistica, riferisce quanto segue:

PREMESSO

Con Delibera di C. C. n. 51 del 13/11/2013, il Comune di Veglie ha approvato il DPP per la rigenerazione urbana (DPRU) in cui tra gli ambiti interessati vi è quello denominato Ambito urbano - AREA DI VIA BOSCO ex ALASKA posto lungo la via Bosco al cui interno ricade l'insediamento ex Alaska destinato alla produzione di gelati.

Con nota acquisita al prot. comunale con n. 3885 del 22.03.2017 le società proponenti hanno presentato la proposta di Programma Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) in variante al vigente PRG per la rifunzionalizzazione dell'area industriale dismessa ex Alaska ed ex Sigea ricadente nel suddetto Ambito Urbano.

Con Delibera di CC n. 10 del 29.03.2019 il Comune ha adottato il progetto e la proposta in questione nonché ha autorizzato il Sindaco all'attivazione delle procedure ai sensi del comma 3 dell'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

In data 20.12.2019 il Sindaco ha convocato la Conferenza di Servizi per il giorno 23.01.2020 in forma semplificata e asincrona, ai sensi dell'art. 14, c. 2 e 14-bis della L. 241/1990 e ss.mm.ii. nella quale, come evidenziato nel relativo verbale, si è invitato il Comune a valutare l'opportunità di adottare il modulo procedimentale dell'Accordo di Programma di cui all'art. 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

Con nota protocollo n. 2407 del 12.02.2020 il Comune di Veglie ha riconvocato la conferenza dei servizi per il giorno 27.02.2020 al fine di verificare la possibilità di concordare un accordo di programma con la Regione Puglia ai sensi dell'art. 34 del D. lgs 267/2000 alla luce degli esiti emersi nel corso della prima seduta.

Con pec pervenuta in data 21.05.2020 il Comune ha chiesto indicazioni in merito alla modalità da seguire per dar corso alla procedura in oggetto, attese le allora vigenti misure governative e regionali finalizzate al contrasto e al contenimento della diffusione del virus Covid 19.

Con nota protocollo n. 4520 del 28.05.2020 la Sezione Urbanistica ha comunicato la necessità che lo svolgimento della suddetta conferenza avvenisse mediante piattaforma telematica non essendo consentite le riunioni in presenza comunicando altresì la disponibilità di due date in cui svolgere la suddetta conferenza.

Con nota protocollo n. 10194 del 22.07.2020, in prosieguo alla conferenza dei servizi del 27.02.2020, il Comune ha indicato il 06.08.2020 quale termine perentorio entro cui le amministrazioni coinvolte potessero richiedere chiarimenti e/o integrazioni.

Con nota protocollo n. 6940 del 04.08.2020 la Sezione Urbanistica ha chiesto integrazioni in merito alla proposta progettuale, rappresentando che, in attesa degli atti richiesti, la Sezione Urbanistica non era nella condizione di esprimere il parere di competenza ed invitava il Comune di Veglie a trasmettere quanto richiesto

e conseguentemente differire i termini di conclusione della conferenza dei servizi al fine di consentire le opportune valutazioni.

Con nota protocollo n. 7156 del 10.08.2020 la Sezione Urbanistica ha ribadito l'impossibilità di prendere parte alla conferenza dei servizi in attesa di quanto richiesto con la citata nota n. 6940/2020.

Con nota protocollo n. 11110 del 12.08.2020 il Comune di Veglie ha differito i termini della conferenza dei servizi.

Con nota protocollo n. 12318 del 15.09.2020 acquisita al protocollo della scrivente n. 8257 del 16.09.2020, il Responsabile del Settore Pianificazione del Territorio ha inviato chiarimenti in merito agli atti relativi alla proposta progettuale pubblicata sul sito del Comune, indicando l'elenco di quelli aggiornati e con pec del 16.09.2020 ha trasmesso la propria Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa relativa al progetto.

Con nota prot. n. 145/6697 del 17.09.2020 il Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha ritenuto di poter rilasciare, con prescrizioni e modifiche, per l'accordo di programma in esame il parere di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 96.1.c delle NTA del PPTR.

Con nota protocollo n. 8379 del 21.09.2020 la Sezione Urbanistica ha manifestato la necessità di trasmissione del verbale della seduta della conferenza dei servizi del 27.02.2020, invitando altresì il Comune a voler differire i termini della conferenza al fine di consentire le opportune valutazioni in tempi proporzionati alla complessità della procedura in corso.

Con nota protocollo n. 12665 del 23.09.2020 il Comune di Veglie ha differito ulteriormente i termini della conferenza dei servizi.

In data 16 ottobre 2020 si è svolta la terza seduta della conferenza dei servizi in cui la Sezione Urbanistica della Regione ha depositato la propria relazione istruttoria sulla documentazione prodotta dal Comune (giusto verbale agli atti).

Con nota protocollo n. 16251 del 27.11.2020 il Comune di Veglie ha indetto la conferenza dei servizi stabilendone nuovamente i termini.

Con nota protocollo n. 11660 del 03.12.2020 la Sezione Urbanistica regionale ha comunicato di non poter esprimere il proprio parere di competenza per carenza documentale, sollecitando il Comune a voler trasmettere le integrazioni richieste. Comunicazione ribadita con nota protocollo n. 12134 del 15.12.2020 e ulteriormente confermata con nota protocollo n. 12364 del 21.12.2020.

Con nota protocollo n. 17313 del 17/12/2020 il Comune di Veglie ha differito ulteriormente i termini della conferenza dei servizi.

Con pec del 19.12.2020 il Responsabile del Comune di Veglie ha trasmesso la propria Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa integrativa.

Con nota protocollo n. 17622 del 24.12.2020 il Comune di Veglie, nel differire i termini a data da destinarsi, ha trasmesso le integrazioni richieste.

Con nota prot. 1167 del 02.02.2021 la Sezione Urbanistica regionale ha comunicato la conclusione dell'esame istruttorio della documentazione trasmessa invitando il Comune di Veglie a voler fissare una nuova data per lo svolgimento della conferenza dei servizi.

Con nota protocollo 2257 dell'11.02.2021 il Sindaco del Comune di Veglie ha convocato la conferenza di servizi in forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi dell'art. 14-bis, della L. 241/1990 e s.m.i..

Con nota prot. 2145 del 24.02.2021 la Sezione Urbanistica, Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione Negoziata, ha trasmesso il proprio parere favorevole condizionato.

Con nota prot. 8633 del 10/06/2021 il Comune di Veglie ha trasmesso la determinazione n. 278 Reg. Generale del 07/06/2021 di conclusione positiva della conferenza dei servizi.

VISTI

- il parere tecnico della Sezione Urbanistica posto in allegato A al presente provvedimento;
- il parere tecnico della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio posto in allegato B al presente provvedimento
- la nomina della dirigente della Sezione Urbanistica e del dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio avvenute con DGR n. 1576 del 30/09/2021.

RITENUTO CHE, alla luce delle risultanze istruttorie di cui ai Pareri Tecnici allegati (Allegati A e B), per la variante al PRG del Comune di Veglie sottesa alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma ai sensi e per gli effetti dell'art. 34 del D.lgs 267/2000 finalizzato al recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per:

1. **APPROVARE**, per le motivazioni e nei termini di cui al parere tecnico del Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione Negoziata della Sezione Urbanistica allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (Allegato A) e con le conclusioni di cui alla stessa nota e riportate in narrativa, la variante al PRG del Comune di Veglie sottesa alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma ai sensi e per gli effetti dell`art. 34 del D.lgs 267/00 finalizzato al recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali;
2. **RILASCIARE** il parere di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 96.1.c delle NTA del PPTR, per le motivazioni e nei termini di cui alla nota prot. n. 145/6697 del 17.09.2020 del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, allegata al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (Allegato B) e con le conclusioni di cui alla stessa nota e riportate in narrativa.

GARANZIE DI RISERVATEZZA

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile.
Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 e s.m.i.
La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessora sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4 comma 4° - lettera "d)" della LR 7/97, propone alla Giunta:

1. **DI FARE PROPRIA** la relazione dell'Assessora con delega all'Urbanistica, nelle premesse riportata.

2. **DI APPROVARE** la proposta di Accordo di Programma ex art. 34 del D.Lgs n. 267/2000, *il recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali*, in variante al PRG vigente ai sensi dell'art. 16 della L.R. n. 56/1980 - istanza del Sindaco di Veglie protocollo n. 2407 del 12.02.2020, secondo lo schema alla presente allegato, da stipularsi tra la Regione Puglia e il Comune di Veglie, alle specifiche condizioni riportate nella Determinazione Dirigenziale n. 278 Reg. Generale del 07/06/2021 del Responsabile del 5° Settore - Pianificazione del territorio con la quale è stata dichiarata conclusa, ai sensi dell'art. 14-quater della Legge n. 241/1990 ss.mm.ii. con esito positivo unanime, con prescrizioni, la Conferenza dei Servizi.

3. **DI DARE MANDATO** per le motivazioni e con le prescrizioni riportate nei pareri allegati, il Presidente della Giunta Regionale a sottoscrivere con il Comune di Veglie l'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs n. 267/2000, per *il recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali*, in variante al PRG vigente ai sensi dell'art. 16 della L.R. n. 56/1980 - istanza del Sindaco di Veglie protocollo n. 2407 del 12.02.2020, secondo lo schema alla presente allegato, da stipularsi tra la Regione Puglia e il Comune di Veglie;

4. **DI RILASCIARE,** sulla Variante al PRG del Comune di Veglie in argomento, il parere di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 96.1.c delle NTA del PPTR, per le motivazioni e nei termini e con le prescrizioni e modifiche di cui al parere tecnico della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio.

5. **DI ALLEGARE** al presente provvedimento, per farne parte integrante e sostanziale del presente atto:
   A. parere tecnico della Sezione Urbanistica Allegato A;
   B. parere tecnico della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio Allegato B;
   C. lo schema di Accordo di Programma.

6. **DI DEMANDARE** alla Sezione Urbanistica la notifica del presente atto al Sindaco del Comune di Veglie, per gli ulteriori adempimenti di competenza;

7. **DI PROVVEDERE** alla pubblicazione del presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia in forma integrale e sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa Regionale, Nazionale e Comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

P.O. Pianificazione Urbanistica 2
(arch. Valentina BATTAGLINI)

Il Responsabile PO Autorizzazioni Paesaggistiche e pareri
(Arch. Luigi GUASTAMACCHIA)

Il dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
(arch. Vincenzo LASORELLA)

la Dirigente della Sezione Urbanistica
(ing. Francesca PACE)

Il Direttore, ai sensi dell'art. 18, comma 1, del DPGR 22/2021 e s.m.i., NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni sulla proposta di deliberazione.

Il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggi e Qualità Urbana
(Ing. Paolo GAROFOLI)

L'Assessora proponente
(Avv. Anna Grazia Maraschio)

L A G I U N T A

UDITA la relazione e la conseguente proposta dell'Assessora all'Urbanistica;
VISTE le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;
A voti unanimi espressi nei modi di legge,

D E L I B E R A

1. **DI FARE PROPRIA** la relazione dell'Assessora con delega all'Urbanistica, nelle premesse riportata.

2. **DI APPROVARE** la proposta di Accordo di Programma ex art. 34 del D.Lgs n. 267/2000, *per il recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali*, in variante al PRG vigente ai sensi dell'art. 16 della L.R. n. 56/1980 - istanza del Sindaco di Veglie protocollo n. 2407 del 12.02.2020, secondo lo schema alla presente allegato, da stipularsi tra la Regione Puglia e il Comune di Veglie, alle specifiche condizioni riportate nella Determinazione Dirigenziale n. 278 Reg. Generale del 07/06/2021 del Responsabile del 5° Settore - Pianificazione del territorio con la quale è stata dichiarata conclusa, ai sensi dell'art. 14-quater della Legge n. 241/1990 ss.mm.ii. con esito positivo unanime, con prescrizioni, la Conferenza dei Servizi.

3. **DI DARE MANDATO,** per le motivazioni e con le prescrizioni riportate nei pareri allegati, il Presidente della Giunta Regionale a sottoscrivere con il Comune di Veglie l'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs n. 267/2000, *per il recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali*, in variante al PRG vigente ai sensi dell'art. 16 della L.R. n. 56/1980 - istanza del Sindaco di Veglie protocollo n. 2407 del 12.02.2020, secondo lo schema alla presente allegato, da stipularsi tra la Regione Puglia e il Comune di Veglie.

4. **DI RILASCIARE**, sulla Variante al PRG del Comune di Veglie in argomento, il parere di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 96.1.c delle NTA del PPTR, per le motivazioni e nei termini e con le prescrizioni e modifiche di cui al parere tecnico della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio.

5. **DI ALLEGARE** al presente provvedimento, per farne parte integrante e sostanziale del presente atto:

   D. parere tecnico della Sezione Urbanistica Allegato A;
   E. parere tecnico della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio Allegato B;
   F. lo schema di Accordo di Programma.

6. **DI DEMANDARE** alla Sezione Urbanistica la notifica del presente atto al Sindaco del Comune di Veglie, per gli ulteriori adempimenti di competenza.

7. **DI PROVVEDERE** alla pubblicazione del presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia in forma integrale e sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
ANNA LOBOSCO

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO, QUALITÀ URBANA

SEZIONE URBANISTICA
SERVIZIO Riqualificazione urbana e programmazione negoziata
PO Pianificazione Urbanistica 2

ALLEGATO A
PARERE TECNICO

OGGETTO: **COMUNE DI VEGLIE** – Accordo di Programma, ai sensi e per gli effetti dell`art. 34 del D.lgs 267/00, finalizzato al recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali.

Il Comune di Veglie è dotato di Piano Regolatore Generale, approvato dalla Regione Puglia con DGR n. 12841 del 30/12/87.

La **legge Regionale n. 21/2008** ha introdotto i Programmi Integrati di Rigenerazione Urbana (PIRU) quali strumenti privilegiati della riqualificazione edilizio-urbanistica di ambiti d'intervento urbani periferici e marginali interessati da carenza di attrezzature e servizi, degrado degli edifici e degli spazi aperti e processi di esclusione sociale, ivi compresi i contesti urbani storici interessati da degrado del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici e da disagio sociale; nonché i contesti urbani storici interessati da processi di sostituzione sociale e fenomeni di terziarizzazione; sono comprese le aree dismesse, parzialmente utilizzate e degradate.
Ai sensi di tale norma il Comune di Veglie ha redatto e approvato, con **Delibera di C. C. n. 51 del 13/11/2013**, il DPP per la rigenerazione urbana (DPRU) la cui approvazione è stata preceduta da iniziative istituzionali volte a favorire la partecipazione degli abitanti e degli operatori economici privati. Tra gli ambiti interessati dal DPP vi è quello denominato **Ambito urbano - AREA DI VIA BOSCO ex ALASKA** posto lungo la via Bosco al cui interno ricade l'insediamento ex Alaska destinato alla produzione di gelati.

Con nota acquisita al prot. comunale con n. 3885 del 22.03.2017 le società B&G s.r.l. e ICS s.r.l. hanno presentato la proposta di **Programma Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU)** in variante al vigente PRG per la rifunzionalizzazione dell'area industriale dismessa ex Alaska ed ex Sigea ricadente nel suddetto Ambito Urbano.
La proposta **PIRU** è stata sottoposta al tavolo sociale-politico previsto dal DPRU nelle sedute del 18.09.2018 e 11.10.2018 come da relativi verbali nn. 1-2 agli atti del Comune.
Con determinazione del Responsabile del Settore Sviluppo e Ambiente n. 85 Reg. Gen. del 06/03/2019 il programma in argomento è stato escluso dalla assoggettabilità a V.A.S. con prescrizioni (a condizione che si adottino adeguate misure di mitigazione sia degli impatti visivi che sonori nonché un adeguato sistema di schermatura per la riduzione dell'inquinamento luminoso dovuto agli impianti di illuminazione presenti in progetto). Con **Delibera di CC n. 10 del 29.03.2019** è stato adottato il progetto e la proposta in questione nonché autorizzato il Sindaco del Comune di Veglie all'attivazione delle procedure ai sensi del comma 3 dell'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO, QUALITÀ URBANA

SEZIONE URBANISTICA
SERVIZIO Riqualificazione urbana e programmazione negoziata
PO Pianificazione Urbanistica 2

In data 20.12.2019 il Sindaco ha convocato la **Conferenza di Servizi per il giorno 23.01.2020** in forma semplificata e asincrona, ai sensi dell'art. 14, c. 2 e 14-bis della L. 241/1990 e ss.mm.ii. presso la Regione Puglia – DIPARTIMENTO MOBILITA' QUALITA' URBANA OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO – SERVIZIO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA, in via Gentile a Bari. Nella **seduta della Conferenza di Servizi del 23.01.2020**, come evidenziato nel relativo verbale, si è invitato il Comune a valutare l'opportunità di adottare il modulo procedimentale **dell'Accordo di Programma** di cui all'art. 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. Agli esiti delle valutazioni in sede di conferenza di servizi è emerso, infatti, che la perimetrazione dell'area d'intervento risultava diversa rispetto a quella identificata come Ambito 4A del citato DPP, rendendo di fatto inattuabile la proposta di PIRU ai sensi della suddetta L.R. n. 21/08. Di qui l'ipotesi condivisa di passaggio al modulo procedimentale dell'Accordo di Programma.

Con **nota protocollo n. 2407 del 12.02.2020 il Comune di Veglie** ha riconvocato la **conferenza dei servizi per il giorno 27.02.2020** (giusta verbale agli atti) al fine di verificare la possibilità di concordare un accordo di programma con la Regione Puglia ai sensi dell'art. 34 del D. lgs 267/2000 alla luce degli esiti emersi nel corso della prima seduta.

Con **pec pervenuta in data 21.05.2020 il Comune** ha chiesto indicazioni in merito alla modalità da seguire per dar corso alla procedura in oggetto, attese le allora vigenti misure governative e regionali finalizzate al contrasto e al contenimento della diffusione del virus Covid 19.

Con **nota protocollo n. 4520 del 28.05.2020 la scrivente Sezione** ha comunicato la necessità che lo svolgimento della suddetta conferenza avvenisse mediante piattaforma telematica non essendo consentite le riunioni in presenza comunicando la disponibilità a svolgere la suddetta conferenza o venerdì 5 giugno o giovedì 11 giugno 2020.

Con **nota protocollo n. 10194 del 22.07.2020**, in prosieguo alla conferenza dei servizi del 27.02.2020, **il Comune** ha indicato il **06.08.2020** quale termine perentorio entro cui le amministrazioni coinvolte potevano richiedere chiarimenti e/o integrazioni, il giorno 11.08.2020 il termine perentorio entro il quale le amministrazioni dovevano inviare le proprie determinazioni relative al progetto proposto, il 12.08.2020 la data dell'eventuale riunione in modalità sincrona.

Con **nota protocollo n. 6940 del 04.08.2020 la scrivente Sezione** ha chiesto integrazioni in merito alla proposta progettuale come lì evidenziato, rappresentando che, in attesa degli atti richiesti, la Sezione Urbanistica non era nella condizione di esprimere il parere di competenza ed ha invitato il Comune di Veglie a trasmettere quanto richiesto e conseguentemente differire i termini di conclusione della conferenza dei servizi al fine di consentire le opportune valutazioni.

Con **nota protocollo n. 7156 del 10.08.2020** la scrivente Sezione **ha ribadito l'impossibilità di prendere parte alla conferenza dei servizi indetta per il giorno 12.08.2020** in attesa di quanto richiesto con la citata nota n. 6940/2020, mai inoltrato.

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

Con **nota protocollo n. 11110 del 12.08.2020 il Comune di Veglie** ha differito i termini della conferenza dei servizi indicando il giorno **23.09.2020** quale termine perentorio entro il quale le amministrazioni coinvolte dovessero inviare le proprie determinazioni relative al progetto proposto e il giorno **24.09.2020** la data dell'eventuale riunione in modalità sincrona.

Con **nota protocollo n. 12318 del 15.09.2020** acquisita al protocollo della scrivente n. 8257 del 16.09.2020, **il Responsabile del Settore Pianificazione del Territorio Ing. Mauro Manca, ha trasmesso chiarimenti** in merito agli atti relativi alla proposta progettuale pubblicata sul sito del Comune, indicando l'elenco di quelli aggiornati secondo le richieste di cui alla nota della Sezione Urbanistica regionale del 04.08.2020 prot. 6940. Inoltre, con pec del 16.09.2020 (acquisita al protocollo n. 8266 del 17.09.2020) lo stesso Responsabile ha trasmesso la propria Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa relativa al progetto.

Con **nota protocollo n. 8379 del 21.09.2020 la scrivente Sezione** ha manifestato la necessità di trasmissione del verbale della seduta della conferenza dei servizi del 27.02.2020 entro cui furono richieste specificazioni progettuali, a carattere urbanistico, essenziali ai fini del perfezionamento della procedura. Si è invitato altresì il Comune a voler differire i termini della conferenza al fine di consentire le opportune valutazioni in tempi proporzionati alla complessità della procedura in corso.

Con **nota protocollo n. 12665 del 23.09.2020 il Comune di Veglie** ha comunicato che il termine del 23.09.2020 (termine perentorio entro il quale le amministrazioni dovevano inviare le proprie determinazioni relative al progetto proposto) deve intendersi differito al 15.10.2020 e il termine del 24.09.2020 (data dell'eventuale riunione in modalità sincrona) deve intendersi differito al 16.10.2020.

In data **16 ottobre 2020** si è svolta la **terza seduta** della conferenza dei servizi in cui la Sezione Urbanistica della Regione ha depositato e discusso la propria relazione istruttoria sulla documentazione prodotta dal Comune comprensiva della Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa. Della seduta è stato redatto verbale.

Con nota protocollo n. 16251 del 27.11.2020 il Comune di Veglie ha indetto la **conferenza dei servizi** stabilendo che il giorno **11.12.2020** fosse il termine entro cui le amministrazioni possono richiedere integrazioni, il giorno **16.12.2020** fosse il termine perentorio entri cui poter esprimere il proprio parere di competenza e il giorno **18.12.2020** fosse il giorno di svolgimento dell'eventuale seduta della conferenza dei servizi in modalità sincrona.

Con **nota protocollo n. 11660 del 03.12.2020 la Sezione Urbanistica** regionale ha comunicato di non essere *"nella condizione di esprimere il parere di competenza per evidente carenza documentale. Pertanto, si invita il Comune di Veglie ad inoltrare al più presto le integrazioni/specificazioni richieste e conseguentemente differire ulteriormente i termini di conclusione della presente conferenza dei servizi al fine di consentire le opportune valutazioni in tempi proporzionati alla complessità della procedura in corso."*

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

Con **nota protocollo n. 12134 del 15.12.2020 la Sezione Urbanistica regionale ha comunicato**, come preannunciato con la citata nota prot. n. 11660 del 03.12.2020, *"di **non essere nella condizione di esprimere il parere di competenza** alla proposta progettuale relativa all'Accordo di programma, presentato ai sensi e per gli effetti dell`art. 34 del D. Lgs 267/2000 e finalizzato alla realizzazione di recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo M2, locali commerciali e fabbricati residenziali nel Comune di Veglie, **per carenza documentale** determinata dalla mancata trasmissione da parte del Settore comunale competente, delle integrazioni complete richieste."*

Con nota protocollo n. 17313 del 17/12/2020 il Comune di Veglie ha differito ulteriormente i termini della conferenza dei servizi, stabilendo la data del **28 dicembre 2020** quale giorno per la trasmissione del parere di competenza e la data del **29 dicembre 2020** quale giorno di svolgimento della eventuale seduta della conferenza dei servizi sincrona.

Con pec del 19.12.2020 il Responsabile del Comune di Veglie ha trasmesso la propria Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa integrativa.

Con **nota protocollo n. 12364 del 21.12.2020 la Sezione Urbanistica** ha comunicato quanto segue: *"Tutto ciò premesso, si evidenzia che il continuo differimento dei termini della conferenza dei servizi non dirime la problematica relativa alla mancata trasmissione, in tempo utile, delle integrazioni e chiarimenti completi (comprensivi dei verbali delle sedute svolte, doverosamente sottoscritti dai presenti) più volte richiesti così come in ultimo espresso con la citata nota regionale prot. n. 12134 del 15.12.2020. Si stigmatizza, inoltre, che la trasmissione della Relazione comunale (attraverso pec pervenuta in data 19.12.2020 (sabato) alle ore 12.29 acquisita al protocollo della Sezione Urbanistica regionale n. 12322 del 21.12.2020) non risolve la difficoltà di fondo della presente procedura. Si ribadisce –infatti- in via definitiva che la scrivente Sezione necessita preventivamente degli atti integrativi completi ancor prima della definizione delle date di chiusura della conferenza dei servizi. Solo dopo tale trasmissione si rimarrà disponibili a concordare con il Comune di Veglie i termini suddetti che saranno fissati in ragione di un tempo congruo per la definizione del parere di competenza della scrivente, attesa la complessità della procedura in essere. Conseguentemente, rimane del tutto evidente che le date fissate con la nota comunale protocollo n. 17313 del 17.12.2020 richiamata in premessa, non possano essere ritenute utili alla conclusione del procedimento, computando tra l'altro solo 4 giorni lavorativi anche per l'esame della relazione prodotta, non ancora esaminata e, comunque, ancora carente dei verbali sottoscritti da tutti i partecipanti alle CdiS. In via definitiva si rappresenta sin d'ora che qualora il Comune di Veglie ritenga di non dover tenere in conto quanto sopra evidenziato, la Sezione Urbanistica regionale farà pervenire, per il giorno 28.12.2020, il proprio parere non favorevole alla sottoscrizione dell'AdP per carenza documentale."*

Con **nota protocollo n. 17622 del 24.12.2020** il Comune di Veglie ha trasmesso le seguenti integrazioni:
- Verbale della seduta della conferenza del 27.02.2020, in formato pdf e debitamente sottoscritto dai presenti;

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

- Elenco ei presenti alla seduta del 27.02.2020.
- Verbale della seduta della conferenza del 16.10.2020, in formato pdf e debitamente sottoscritto dai presenti.
Ha comunicato altresì che *la convocazione del 28-28.12 doveva posticipata a data da concordarsi all'esito di positivo riscontro in ordine alla completezza della documentazione trasmessa.*

- con **nota prot. 1167 del 02/02/2021** la Sezione Urbanistica regionale ha comunicato "*che la presente Sezione ha concluso l'esame della documentazione integrativa richiesta, si invita il Comune di Veglie a voler fissare una nuova data per lo svolgimento della conferenza dei servizi in oggetto.*"

- con nota protocollo 2257 dell'11.02.2021 il Sindaco del Comune di Veglie ha convocato la conferenza di servizi in forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi dell'art. 14-bis, della L. 241/1990 e s.m.i., notificata alle amministrazioni competenti ad esprimere parere;

- con nota prot. 2145 del 24.02.2021 la **Sezione Urbanistica, Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione Negoziata**, ha trasmesso il proprio parere favorevole alle seguenti condizioni:
- prima dell'approvazione della variante si verifichino ulteriormente i testi degli elaborati progettuali e il testo della Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa, correggendo alcuni residuali refusi di riferimento al PIRU non oggetto della presente procedura;
- sia previsto, nella definizione della specifica convenzione, il permanere del beneficio della fruibilità pubblica del parco privato oltre i 10 anni prospettati negli elaborati progettuali;
- ferma restando la manifestata volontà comunale di accettare la monetizzazione delle aree a verde (pur permanendone l'uso collettivo come attestato dal RUP), si ritiene che essa debba essere vincolata al reperimento delle stesse aree o nelle immediate vicinanze dell'area d'intervento o dislocandole a servizio di ulteriori zone del centro urbano laddove risultano carenti le urbanizzazioni secondarie e che la Deliberazione CC di approvazione della variante ne prenda atto;
- la delibera di approvazione della variante da parte del Consiglio comunale preveda obbligatoriamente un termine essenziale o una condizione risolutiva finalizzati a far venire meno gli effetti della variante in caso di mancato inizio dei lavori entro termini stabiliti;
- nella stessa delibera di approvazione sia previsto un tempo congruo di non frazionabilità e inalienabilità delle aree interessate dalla variante oggetto della presente conferenza di servizi;
- con riferimento ai verbali delle sedute della presente conferenza dei servizi, dato atto del lungo tempo trascorso dalla loro trasmissione, essendo esaustiva la corrispondenza intercorsa, si ritiene più opportuno che detti verbali vengano firmati dal RUP quale soggetto redigente e del cui contenuto si prenderà atto nella delibera di giunta regionale relativa all'Accordo di Programma.

- con nota prot. 8633 del 10/06/2021 il Comune di Veglie ha trasmesso la **determinazione** n. 278 Reg. Generale del 07/06/2021 di conclusione positiva della conferenza dei servizi.

I pareri acquisiti sono:
- Determina del Responsabile del Settore Sviluppo e Ambiente n. 12 Settoriale del 06.03.2019 n. 85 Reg. Gen. del 06.03.2019 di Verifica Assoggettabilità a VAS con cui si è ritenuto "il progetto per il Recupero Urbano del Complesso industriale ex Alaska: realizzazione di un fabbricato commerciale

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

tipo M2, locali commerciali e fabbricati residenziali i cui proponenti sono le ditte B&G s.r.l. con sede in Veglie alla via Bosco n. 227", non assoggettato alla procedura di VAS ai sensi degli articoli da 9 a 15 della L.R. n. 44 del 14.12.2012 e ss.mm.ii.
- Parere favorevole con condizioni espresso il 05.06.2019 con nota prot. n. 12098 dalla competente Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Provincie di Brindisi Lecce e Taranto;
- Parere favorevole espresso il 02/07/2019 prot. 9807 dall'Azienda Sanitaria Locale di Lecce-SISP;
- parere favorevole prot. 156299 del 27/12/2019 di 2i Rete Gas;
- parere favorevole prot. 829 del 16/01/2020 del Responsabile del Settore Ambiente e LL.PP. del Comune di Veglie;
- parere di conformità prot. 703 del 15/01/2020 del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Lecce;
- Parere favorevole espresso il 28/06/2019 prot. 0010588 della Sezione Lavori Pubblici Regione Puglia - Servizio Autorità Idraulica -Ufficio Struttura Tecnica e Provinciale di Lecce;
- parere di compatibilità paesaggistica favorevole con prescrizioni della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio prot. 6697 del 17.09.2020;
- parere favorevole con prescrizioni dell'ARPA Puglia prot. n. 0017048 del 14/12/2020;
- parere della Regione Puglia - Sezione Attività Economiche Artigianali e Commerciali prot. 2364 del 21/07/2020;
- parere della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio reso in data 28/07/2020 prot. n. 14105, di conferma del parere precedentemente espresso il 05/06/2019 prot. n. 12098;
- parere con prescrizioni di ARPA Puglia DAP di Lecce espresso il 14/12/2020 prot. n. AOO - 0294/0059/0034.

La proposta di A. di P.
La proposta di Accordo di Programma interessa un'area di intervento estesa per circa 27.905,00 mq ricadente nelle p.lle nn. 137, 163, 164, 244, 405, 406, 605, 1281 del foglio 27 nelle p.lle nn. 280, 369, 376, 442, 447, 529, 530, 531, 532, 595, 596 del foglio 35. Come emerge dalla Relazione di fattibilità tecnico - amministrativa del RUP, l'area in questione è caratterizzata da un "alto flusso veicolare che collega direttamente il Comune di Veglie alle marine limitrofe (Porto Cesareo e Torre Lapillo), ove negli anni 70 era stato realizzato in area tipizzata come D0 un complesso artigianale destinato alla produzione e vendita di gelato. Il complesso, di ingenti dimensioni, era completato da un'annessa area destinata a parco. Agli inizi degli anni 90 l'azienda è stata interessata da uno stato di fallimento che ha determinato, attraverso diverse vicissitudini giudiziarie, la cessazione dell'attività con conseguente dismissione di tutti i fabbricati. Attualmente solo la (minima) parte antistante dei fabbricati è utilizzata per lo svolgimento di attività commerciale di bar/pizzeria. Ciò ha dato origine ad una zona di degrado sia per la mancanza di omogeneità nel tessuto urbano, che per l'assenza di illuminazione oltre che per l'assenza di zone pedonali che possano congiungere il parco al centro cittadino. Il degrado della zona è amplificato sul tratto di strada antistante l'ex stabilimento Alaska in ragione dell'accumulo di acque che si viene a creare sul sito. Acque che defluiscono, per la naturale orografia dei terreni, dalle aree comunali circostanti che si accumulano, per un naturale compluvio, nel citato tratto di strada rendendola pericolosa ed impraticabile durante i giorni di pioggia. (...)"
Il progetto mira al risanamento e recupero del patrimonio edilizio esistente (edificio ICS srl) ed alla rifunzionalizzazione di una buona parte dell'area Ex Alaska, (una parte è di altre proprietà non

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

compresa nella proposta) con una idea di riorganizzazione dell'assetto urbanistico dell'area di intervento. L'obiettivo è quello di recuperare la predetta area attraverso interventi destinati alla realizzazione di insediamenti commerciali, residenziali e la riorganizzazione di un parco, in un'area attualmente tipizzata dal PRG come zona D. In particolare, l'intervento commerciale prevede la realizzazione di due locali commerciali uno di tipo M2 di superficie di vendita di mq 1025,00 ed uno di mq 70 e la riconversione di parte dell'attuale edificio a destinazione artigianale in commerciale per una superficie complessiva di circa 460 mq, mentre l'intervento residenziale prevede la realizzazione di sei appartamenti alti 2 piani. Si prevede di dotare l'area di parcheggi pubblici, aree a verde pubblico, marciapiedi, arredo urbano, con la gestione/manutenzione del parco giochi in carico ai privati ma ad uso pubblico. La proposta stima di destinare quota parte di alloggi residenziali alla popolazione con difficoltà abitative (ragazze madri, sloggiati, ecc), da cedere direttamente all'amministrazione, circa il 10% della superficie residenziale, ossia un alloggio. Inoltre, sono previsti i seguenti interventi:
- mitigazione del fenomeno delle acque meteoriche sulla via Bosco, attraverso la realizzazione di un sistema di captazione e smaltimento con pozzi anidri da realizzare nell'area di intervento;
- sostituzione delle armature della pubblica illuminazione di via Bosco, a partire dall'area di intervento fino al termine della stessa via in direzione mare.

Per una migliore identificazione del programma costruttivo deve farsi riferimento agli elaborati grafici progettuali rivenienti dall'elenco di cui alla documentazione pubblicata sul sito web dell'A.C., così come elencata nella determinazione conclusiva della conferenza dei servizi, costituita dai seguenti atti:

- Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa integrativa a firma del Responsabile del Settore Pianificazione del Territorio del Comune di Veglie;
- TAV 1 - Inquadramento Urbanistico Stralci Aerofoto, Catastale PRG Ortofoto .pdf
- TAV 2 - Stato dei luoghi Rilievo celerimetrico individuazione delle proprietà.pdf
- TAV 3 - Individuazione degli interventi da realizzare Tabella calcolo volumi Planivolumetrico di progetto.pdf
- TAV 4 - Progetto degli interventi Verifica standard urbanistici.pdf
- TAV 5 - Progetto dell'intervento e particolare sezione stradale.pdf
- TAV 6 -Fabbricato commerciale M2 fabbricato residenziale e commerciale B-C piante prospetti e sezioni.pdf
- TAV 7 -Stralci strumenti pianificazione sovraordinati area vasta aree protette PAI vincoli esistenti.pdf
- TAV 9 -Rilievo architettonico quotato degli edifici esistenti.pdf
- TAV 10 -Planimetria delle reti e dei sottoservizi esistenti.pdf
- TAV 11 -Progetti schematici delle opere di urbanizzazioni primarie e secondarie Tabella standard.pdf
- TAV 12 -Progetti schematici opere di urbanizzazioni primarie e secondarie_marciapiedi parcheggi.pdf
- TAV 13 -Progetti schematici opere di urbanizzazioni primarie e secondarie_impianti e sottoservizi.pdf

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

- TAV 14 -Progetti schematici opere di urbanizzazioni primarie e secondarie_pubblica illuminazione.pdf
- TAV 15 -Progetto schematico opere di mitigazione acque pluviali e parco pubblico.pdf
- All 01 Relazione tecnica descrittiva.pdf
- All 02 Rapporto preliminare VAS Adip_.pdf
- All 03 Relazione finanziaria.pdf
- All 04 Relazione contributo straordinario.pdf
- All 05 Schema accordo di programma.pdf
- All 06 Relazione fotografica.pdf
- All 07 Relazione geologica.pdf
- All 08 bis_A0_archeologica.pdf
- All 08 Relazione Archeologica.pdf
- All 09 Relazione ambientale.pdf
- All 10 Relazione impianti mitigazione e illuminazione.pdf
- All 11 Rendering.pdf
- All 12 Valutazione compatibilità paesaggistica.pdf
- Elenco Tavole e Relazioni

Ciò premesso, entrando nel merito della valutazione della richiesta di formulazione della proposta di Accordo di Programma si rappresenta quanto segue.

Valutazioni di carattere procedimentale/documentale
Si è rilevato il perfezionamento della procedura che ha condotto alla formulazione della proposta di Accordo di Programma nonché l'avvenuta verifica sugli aggiornamenti della documentazione afferente.

Dotazione aree a standard di progetto
Nel merito di detto argomento il calcolo delle aree a standard è stato rimodulato includendo il dimensionamento riveniente dall'inclusione del Fabbricato 8 (vedi tabella). Inoltre, nella Relazione del RUP è precisato che *"con riferimento alla definizione e al dimensionamento degli standard pertinenziali delle attività commerciali da insediare, come previsto dall'art. 2 del R.R. n. 11/2018, il quale stabilisce che ad ogni tipologia commerciale corrisponde una specifica dotazione, si evidenzia che gli stessi sono stati dimensionati con la dotazione di 1mq/1mq a vantaggio della sicurezza, anche se necessiterebbero di dotazioni minore"*.

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO, QUALITÀ URBANA

SEZIONE URBANISTICA
SERVIZIO Riqualificazione urbana e programmazione negoziata
PO Pianificazione Urbanistica 2

	VERIFICA STANDARD PREVISTI DA PROGETTO		
	Totale Standard a Parcheggi RICHIESTA ai sensi della L. n. 122/89 ee Reg. Reg. n. 11/2018 art 2 comma 2	**mq**	**1546,40**
	Parcheggi previsti di PROGETTO		
	P1+P2 (1700 mq+85 mq)	*mq*	*1785,00*
	P5+P6+P7+P8 - (200 mq)+140 mq)+65 mq)+65 mq))	*mq*	*470,00*
	TOTALE SUPERFICIE di PROGETTO	**mq**	**2255,00**
	Standard a Parcheggi RICHIESTA ai sensi del DM 1444/68	**mq**	**920,95**
	Parcheggi previsti di PROGETTO		
D	*P3+P4 (1000 mq)+245 mq))*	*mq*	*1245,00*
	Standard a Verde NECESSARIA ai sensi del DM 1444/68	**mq**	**1255,75**
	Standard a Verde di PROGETTO		
E	*V1*	*mq*	*2050,00*
	Totale superficie standard DI PROGETTO ai sensi del DM 1444/68 (D+E)		**3295,00**

Valutazioni di carattere economico

Nel merito di detto argomento con riferimento agli aspetti finanziari, il RUP nella propria Relazione di fattibilità Tecnico-Amministrativa integrativa ha precisato quanto segue:

"[…] Si tratta di un aumento del gettito erariale legato a diversi aspetti dell'attuazione del piano:

- *contributo straordinario previsto dall'articolo 16, comma 4, lettera d-ter) e comma 4-bis, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 riportato nell'Allegato 4 del progetto è stato calcolato secondo quanto stabilito dall'art. 9 della L.R. n.18/2019;*
- *Maggiori oneri legati al costo di costruzione e urbanizzazione per i fabbricati da realizzare e ristrutturare;*
- *Maggiori entrate legate alla tassazione delle unità immobiliare da realizzare, ed anche di quelle restanti che una volta ristrutturate non godranno delle esenzioni previste per immobili inagibili;*
- *La possibilità, vista la disponibilità dei proponenti, di monetizzare le superfici a parcheggio ed a verde, le cui somme dovranno essere impegnate per la realizzazione di opere di incremento di urbanizzazione. Dato l'incremento del carico urbanistico e veicolare si prevede di convenzionare ad uso pubblico le superfici a parcheggio e di monetizzare le aree a verde, le quali resteranno annesse al parco attrezzato per conservare l'unicum funzionale.*
- *Costi risparmiati in relazione alla riduzione dei consumi energetici della nuova pubblica illuminazione a led, (nel territorio comunale non è presente illuminazione pubblica con lampade a led), dei costi di manutenzione sia ordinaria che straordinaria (lampane nuove e con vita utile di circa 100.000 ore.*
- *Costi di manutenzione risparmiati per la tenuta e la manutenzione del parco pubblico: la richiesta di lasciare privato il parco ma ad uso pubblico da regolamentare con apposita convenzione, scarica in*

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

pratica la comunità di qualsiasi responsabilità e costo di manutenzione, ma ne resta il beneficio della fruibilità pubblica."

Valutazioni dell'interesse pubblico

Con riferimento alle valutazioni sull'interesse pubblico dell'intervento in questione, il RUP nella propria Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa integrativa ha argomentato e precisato quanto segue:

"[…] La natura dell'interesse pubblico nella realizzazione dell'intervento previsto dall'AdiP è evidente in quanto di per sé migliorativa dello stato di fatto in cui l'area versa, in particolare si evidenzia che:

1. L'intervento è di per sé una Riqualificazione Urbana di un ambito di territorio che si presenta degradato e in disuso. La demolizione di contenitori dismessi e fatiscenti comporterebbe l'eliminazione di detrattori ambientali legati ad aree industriali dismesse. Le criticità che tali detrattori presentano sono legate alla compromissione della visione totale del nucleo abitato e del contesto urbano e naturale, in cui sono inseriti ed i disordine urbano e paesaggistico. Inoltre, le aree abbandonate e degradate portano non se una pericolosità sia alle persone sia di natura sociale, in quanto recettori di degrado sociale.

2. La proposta dell'AdiP promuove e realizza interventi di riqualificazione ambientale: rimozione e smaltimento degli elementi di amianto in copertura;

3. Miglioramento della dotazione di servizi di cui l'area attualmente è priva o scarsa: parco ad uso pubblico da destinare a parco giochi e Jogging; dotazione di servizi ai residenti; aumento delle dotazioni urbanistiche legate alle superfici a parcheggio e a verde attrezzato.

4. Miglioramento della qualità architettonica degli interventi edilizi e della trasformazione del territorio, alla luce di una progettazione rispettosa dei requisiti di 12 contenimento energetico e di consumo delle risorse naturali;

5. Come riportato nei paragrafi precedenti, l'area di intervento è inserita in un ambito territoriale di vocazione residenziale e commerciale, la quale necessita di riqualificazione, e l'inserimento di un contenitore commerciale (fabbricato "M2") aiuta e favorisce indubbiamente tale riqualificazione. Nel territorio comunale esiste una sola altra media struttura di vendita, ed è ubicata in via Leverano, in un altro contesto del centro abitato di Veglie: quindi l'insediamenti di tale struttura è auspicabile sia in termini di facilitazione nella riqualificazione dell'area sia in termini di servizi.

6. Altro fattore di interesse pubblico è legato al rischio di allagamenti presente nell'area e che la proposta dell'AdiP prevede di attenuare con la realizzazione di un intervento di mitigazione del fenomeno delle raccolte delle acque meteoriche: l'intera contesto urbano che comprende il territorio urbanizzato tra via Pirandello e via Bosco (ossia i comparti C1-11, C1-12, C1-10 e tutta l'asse di sviluppo di via Bosco) è privo di fogna pluviale (acque bianche), ed in occasione dei fenomeni metereologici, via Bosco presenta un naturale impluvio delle stesse. L'accumulo lungo via Bosco ed in particolare nella parte prospiciente l'area di intervento provoca blocchi della circolazione con gravi conseguenze sulla sicurezza degli automobilisti, anche in occasione di fenomeni di pioggia non particolarmente insistenti.

7. Non ultimo il fattore legato ad un disagio abitativo latente che interessa negli ultimi anni il territorio di Veglie: vedi le richieste pervenute e la graduatoria realizzata per l'assegnazione degli alloggi popolari di via Di Vittorio. La realizzazione del blocco di appartamenti di cui un alloggio da destinare ad edilizia convenzionata, contribuisce all'attenuazione di tale fenomeno sociale."

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO, QUALITÀ URBANA

SEZIONE URBANISTICA
SERVIZIO Riqualificazione urbana e programmazione negoziata
PO Pianificazione Urbanistica 2

Verifica del contributo straordinario urbanistico

Nel merito di detto argomento il Comune di Veglie ha ottemperato alla verifica dell'adeguatezza del beneficio pubblico di cui alla LR n. 18/2019, così come rilevabile sia negli atti progettuali sia nella Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa integrativa a firma del RUP.

Il contributo straordinario previsto dall'articolo 16, comma 4, lettera d-ter) e comma 4-bis, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, riportato nell'Allegato 4 del progetto, è stato calcolato secondo quanto stabilito dall'art. 9 della L.R. n. 18/2019. Considerato che il comma 11 della L.R. prevede che "*La somma dovuta a titolo di contributo straordinario può essere corrisposta per equivalente attraverso la cessione di aree o immobili da destinare a servizi di pubblica utilità, edilizia residenziale sociale od opere pubbliche o, qualora sia previsto dagli strumenti urbanistici comunali, attraverso forme compensative diverse finalizzate al perseguimento di obiettivi di interesse generale ai sensi degli articoli 3 e 4 della presente legge*", per quanto rappresentato nell'Allegato 4 il contributo straordinario derivante dagli interventi in opere pubbliche ed edilizia sociale che deriveranno dall'intervento e di cui beneficerà la collettività è superiore a quello previsto dalla legge regionale.

VERIFICA DEL CONTRIBUTO STRAORDINARIO URBANISTICO	
Contributo Straordinario Urbanistico di cui alla L.R. n. 18/2019 art. 9 - CALCOLATO	**€ 332.170,51**
OPERE E SERVIZI PREVISTI DALLA PARTE PROPONENTE E RICHIESTI DALL'AMMINISTRAZIONE DI VEGLIE nei vari tavoli tecnici-politici	
Realizzazione area a verde attrezzato parco giochi (7820 mq x 10,00 €/mq)	€ 78.200,00
Sistemazione area a verde attrezzato parco giochi area a standard (1400 mq) - COMPUTO METRICO ALLEGATO	€ 25.508,00
Manutenzione del parco privato ad uso pubblico per anni 10 anni (9200 mq x 2,00 €/mq annue) – CONVENZIONE DA SOTTOSCRIVERE	€ 184.000,00
Riconversione pubblica illuminazione su via Bosco con illuminazione a LED: n. 23 armature stradali x 520 €/cad. (rimozione e smaltimento armatura stradale esistente, fornitura e posa in copra di armatura stradale a led)	€ 11.960,00
Recapito finale per smaltimento acque bianche - COMPUTO METRICO ALLEGATO	€ 31.209,67
Condotta completa di caditoie a sbarramento ed opere d'arte - COMPUTO METRICO ALLEGATO	€ 67.205,97
Unità immobiliare residenziale da cedere al Comune (600mqx750€/mq)	€ 45.000,00
TOTALE CONTRIBUTO PARTI PROPONENTI	***€ 443 083,64***

Valutazioni finali

In considerazione di quanto sopra, esaminata la proposta progettuale sotto il profilo procedurale/documentale, urbanistico, sociale, economico nonché dell'interesse e del beneficio pubblico (L.R. n. 18/2019), attese le finalità e gli obiettivi innanzi richiamati, insiti nel complessivo

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

programma costruttivo, si ritiene condivisibile il ricorso dell'Amministrazione Comunale all'istituto dell'Accordo di Programma ex art. 34 del D. Lgs. n. 267/2000.
Con riferimento agli aspetti urbanistici la variante in questione, che prospetta volumi e funzioni integrabili con le preesistenze, area nel complesso adeguatamente infrastrutturata e predisposta nel rispetto dei canoni ordinari in urbanistica, si ritiene coerente con l'impostazione e le finalità generali del vigente PRG, (trattandosi di aree sostanzialmente riconfermate, in termini quantitativi, come aree produttive di tipo commerciale rispetto all'originaria e similare destinazione d'uso del P.R.G.), nonché condivisibile per il nuovo disegno urbanistico che contempera le esigenze di carattere privato con quelle di tipo pubblico, insite in una sufficiente dotazione di aree pubbliche e/o ad uso pubblico (con particolare riferimento alla dotazione di aree a verde che qualificano ulteriormente l'intervento).
Infine, atteso che l'intervento commerciale riqualifica in termini multifunzionali un'area di periferia restituendola all'uso collettivo, si ritiene che la proposta di variante sia coerente con le finalità urbanistiche di cui all'art. 2, lettere e), g), m) della L.R. n. 24/2015 nonché con le disposizioni di cui al Titolo I del R.R. n. 11/2018.
Pertanto, tenuto conto della complessiva riorganizzazione urbanistica delle aree interessate, come determinatasi negli elaborati in atti, unitamente ai vantaggi per l'Amministrazione Comunale in termini di opere ed infrastrutture pubbliche di cui si dota il contesto urbano interessato, realizzate a carico dei privati, si ritiene la variante in questione, nei termini sopra prospettati, ammissibile dal punto di vista tecnico urbanistico.

Sulla scorta delle finalità, specificazioni e motivazioni comunali, nonchè alla luce delle risultanze istruttorie, si esprime parere favorevole all'approvazione della variante urbanistica al PRG "Recupero urbano del complesso industriale ex Alaska ed Ex SIGEA per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo M2, locali commerciali e fabbricati residenziali" finalizzata alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma così come proposto dall'Amministrazione Comunale di Veglie

La Responsabile della PO Pianificazione Urbanistica 2

(arch. Valentina Battaglini)

Battaglini Valentina
20.09.2021
08:14:13
GMT+00:00

Il dirigente del Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione Negoziata

(avv. Angela CISTULLI)

Cistulli Angela
20.09.2021
08:30:32
GMT+00:00

Via Gentile, 52 - 70121 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

ALLEGATO B

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Trasmissione a mezzo
posta elettronica certificata
ai sensi dell'art. 48 del D. Lgs n. 82/2005

Comune di VEGLIE (LE)
Settore Pianificazione del Territorio
protocollo.comuneveglie@pec.rupar.puglia.it
urbanistica.comuneveglie@pec.rupar.puglia.it

e p.c.
Proponente B&G srl
alaska@legpec.it

Sezione urbanistica
serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana,
Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio
dipartimento.mobilitaqualurboppubbpaesaggio@pec.rupar.puglia.it

OGGETTO: Conferenza di Servizi Decisoria, ai sensi dell'art. 14, c. 2, della L. 241/1990 e s.m.i., in forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi dell'art. 14-bis, della L. 241/1990 e s.m.i. ACCORDO DI PROGRAMMA (art. 34 Dlgs 267/2000) "*Recupero urbano del complesso industriale ex Alaska ed Ex SIGEA per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo M2, locali commerciali e fabbricati residenziali*".
PROPOSTA DI PARERE ex art. 96.1.c NTA del PPTR

Con nota prot. n. 10194 del 22.07.2020, acquisita da questa Sezione al prot. n. 145/5585 del 23.07.2020, il Commissario Straordinario del comune di Veglie, vista la deliberazione della Giunta Comunale n. 6 del 03.02.2020 "*Atto di indirizzo di avvio del procedimento per la conclusione di un accordo di programma, ai sensi e per gli effetti dell`art. 34 del d.lgs 267/2000, finalizzato al recupero urbano del complesso industriale ex alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali",* ha indetto e convocato, ai sensi dell'art. 34 del D.lgs 267/2000, e in prosieguo della seduta della conferenza tenutasi il 27.02.2020, la Conferenza di Servizi Decisoria, ai sensi dell'art. 14, c. 2, della L. 241/1990 e s.m.i., in forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi dell'art. 14-bis, della L. 241/1990 e s.m.i., per il giorno 12.08.2020, "*al fine di verificare la possibilità di concordare un Accordo di programma con la Regione Puglia ai sensi dell'art. 34 del D.lgs 267/2000."*
Nella suddetta nota è stato indicato il link del sito web del comune di Veglie dove sono state pubblicate le determinazioni, le informazioni e i documenti inerenti in procedimento in oggetto.

Via Gentile, 52 - 70126 Bari – tel. 0805407761
pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Con nota prot. 145/5823 del 04.08.2020 questa Sezione ha chiesto al comune di Veglie **"***di trasmettere in formato pdf gli elaborati, finalizzati a valutare la coerenza e la compatibilità paesaggistica dell'Accordo di Programma in oggetto al PPTR, che questa Sezione ha già richiesto e consultato in sede di prima seduta di Conferenza di Servizi e in sede di precedenti incontri tecnici."*

Con successiva nota del 05.08.2020, acquisita da questa Sezione al prot. n. 145/5887 del 05.08.2020, il comune di Veglie ha comunicato che "*gli elaborati finalizzati a valutare la coerenza e la compatibilità paesaggistica dell'Accordo di Programma in oggetto al PPTR sono pubblicati sin dal 22/07/2020 come indicato nella convocazione della conferenza di servizi del 22/07/2020 prot. n. 10194 (….)"*

Con successiva nota prot. n. 11151 del 12.08.2020 acquisita da questa Sezione al prot. n. 145/6114 del 24.09.2020, il comune di Veglie ha comunicato il differimento della data di Conferenza di Servizi decisoria per il giorno 23.09.2020.

Con nota prot. n. 12318 del 15.09.2020 acquisita da questa Sezione al prot. n. 145/6667 del 16.09.2020, il comune di Veglie, considerata la nota prot. n. 079/6940 del 04.08.2020 del Servizio Urbanistica della Regione Puglia, ha comunicato che sono state pubblicate le tavole e gli allegati del progetto relativo all'Accordo di Programma in oggetto modificate e aggiornate rispetto a quelle pubblicate in data 16.07.2020 secondo le richieste della suddetta nota regionale. In particolare il Comune nella suddetta nota ha comunicato che:

- le tavole contenute all'interno della cartella "*Tavole progetto adeguato alla comunicazione prot. 6940 del 04 08 2020 del Servizio Urbanistica della Regione Puglia(.zip)*" sono:
  - TAV 1 - Inquadramento Urbanistico Stralci Aerofoto PIRU Catastale PRG Ortofoto .pdf
  - TAV 2 - Stato dei luoghi Rilievo celerimetrico individuazione delle proprietà.pdf
  - TAV 3 -Individuazione degli interventi da realizzare Tabella calcolo volumi Planivolumetrico di progetto.pdf
  - TAV 4 - Progetto degli interventi Verifica standard urbanistici.pdf
  - TAV 5 - Progetto dell'intervento e particolare sezione stradale.pdf
  - TAV 6 - Fabbricato commerciale M2 fabbricato residenziale e commerciale B-C piante prospetti e sezioni.pdf
  - TAV 7 - Stralci strumenti pianificazione sovraordinati area vasta aree protette PAI vincoli esistenti.pdf
  - TAV 9 - Rilievo architettonico quotato degli edifici esistenti.pdf
  - TAV 10 - Planimetria delle reti e dei sottoservizi esistenti.pdf
  - TAV 11 - Progetti schematici delle opere di urbanizzazioni primarie e secondarie Tabella standard.pdf

Via Gentile, 52 - 70126 Bari – tel. 0805407761
pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- TAV 12 - Progetti schematici opere di urbanizzazioni primarie e secondarie_marciapiedi parcheggi.pdf
- TAV 13 - Progetti schematici opere di urbanizzazioni primarie e secondarie_impianti e sottoservizi.pdf
- TAV 14 - Progetti schematici opere di urbanizzazioni primarie e secondarie_pubblica illuminazione.pdf
- TAV 15 - Progetto schematico opere di mitigazione acque pluviali e parco pubblico.pdf 2.

- gli Allegati contenuti all'interno della cartella "*Allegati progetto adeguato alla comunicazione prot. 6940 del 04 08 2020 del Servizio Urbanistica della Regione Puglia (.zip)"* sono:
  - ALL 01 RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA.pdf
  - ALL 02 RAPPORTO PRELIMINARE VAS AdiP_.pdf
  - ALL 03 RELAZIONE FINANZIARIA.pdf
  - ALL 05 SCHEMA ACCORDO DI PROGRAMMA.pdf
  - ALL 07 RELAZIONE GEOLOGICA.pdf
  - ALL 08 bis _A0_ARCHEOLOGICA (1).pdf
  - ALL 08 bis _A0_ARCHEOLOGICA.pdf
  - ALL 09 RELAZIONE AMBIENTALE.pdf
  - ALL 10 RELAZIONE FOTOGRAFICA.pdf
  - ALL 12 RELAZIONE IMPIANTI MITIGAZIONE E ILLUMINAZIONE.pdf
  - ALL 13 RELAZIONE CONTRIBUTO STRAORDINARIO.pdf

- In data 22.07.2020 sono state inoltre pubblicate sempre sul sito istituzionale
  - Istanza di Parere di Compatibilità Paesaggistica (.pdf)
  - Relazione di valutazione Compatibilità Paesaggistica (.pdf)
  - Valutazione Compatibilità Paesaggistica Allegato 01 (.pdf)

Con PEC del 16.09.2020 acquisita da questa Sezione al prot. n. 145/6662 del 16.09.2020, il comune di Veglie, ha inviato la "*RELAZIONE DI FATTIBILITA' TECNICO - AMMINISTRATIVA*."

(DESCRIZIONE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA)

Preliminarmente si rappresenta che nella Deliberazione della Giunta Comunale n. 6 del 03.02.2020 "*Atto di indirizzo di avvio del procedimento per la conclusione di un accordo di programma, ai sensi e per gli effetti dell`art. 34 del d.lgs 267/2000, finalizzato alla realizzazione di recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali*" viene evidenziato che:

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- con nota acquisita al prot. comunale con n. 3885 del 22.03.2017 le società B&G s.r.l. e ICS s.r.l. hanno presentato la proposta di Programma Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) in variante al vigente PRG per la rifunzionalizzazione dell'area industriale dismessa ex Alaska ed ex Sigea ricadente nell'ambito Ambito urbano - "AREA DI VIA BOSCO ex ALASKA"- del documento programmatico preliminare (DPP) della rigenerazione urbana approvato con del. C.C. n. 51 del 13.11.2013;
- la proposta PIRU è stata sottoposta al tavolo sociale-politico previsto dal DPRU nelle sedute del 18.09.2018 e 11.10.2018 come da relativi verbali nn. 1-2 agli atti;
- con Delibera di CC n. 10 del 29.03.2019 è stato adottato il progetto e la proposta di cui all'oggetto;
- con Delibera di CC n. 10 del 29.03.2019 il Sindaco del Comune di Veglie è stato autorizzato all'attivazione delle procedure ai sensi del comma 3 dell'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;
- in data 20.12.2019 il Sindaco ha convocato la Conferenza di Servizi per il giorno 23.01.2020 in forma semplificata e asincrona, ai sensi dell'art. 14, c. 2 e 14-bis della L. 241/1990 e s.m.i. presso la Regione Puglia – DIPARTIMENTO MOBILITA' QUALITA' URBANA OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO – SERVIZIO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA, in via Gentile a Bari;
- nella seduta della Conferenza di Servizi del 23.01.2020, come evidenziato da verbale della stessa seduta, si è invitato il Comune a valutare l'opportunità di adottare il modulo procedimentale dell'Accordo di Programma di cui all'art. 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 considerato che i contenuti della proposta progettuale non sono modificati rispetto a quanto adottato con delibera di CC n. 10 del 29.03.2019.
- Sono stati acquisiti i pareri dai diversi Enti tra cui:
  - Determina del Responsabile del Settore Sviluppo e Ambiente n. 12 Settoriale del 06.03.2019 n. 85 Reg. Gen. del 06.03.2019 di Verifica Assoggettabilità a VAS con cui si è ritenuto "*il progetto per il Recupero Urbano del Complesso industriale ex Alaska: realizzazione di un fabbricato commerciale tipo M2, locali commerciali e fabbricati residenziali i cui proponenti sono le ditte B&G s.r.l. con sede in Veglie alla via Bosco n. 227*", non assoggettato alla procedura di VAS ai sensi degli articoli da 9 a 15 della Legge Regionale n. 44 del 14.12.2012 e ss.mm.ii.
  - Parere favorevole con condizioni espresso il 05.06.2019 con nota prot.n. 12098 dalla competente Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Provincie di Brindisi Lecce e Taranto.

Pertanto, con la suddetta Deliberazione n. 6 del 03.02.2020 la Giunta Comunale ha:

- preso atto e quindi approvato per quanto di competenza lo schema di Accordo Di Programma;
- demandato al Sindaco ai sensi del comma 3 dell'art. 34 del D. Lgs. 267/2000 la convocazione della Conferenza dei Servizi per verificare la possibilità di concordare

l'accordo di programma tra la Regione Puglia e, il Comune di Veglie finalizzato alla riqualificazione dell'area industriale dismessa ex Alaska ed ex Sigea ricadente nell'ambito Ambito urbano - "AREA DI VIA BOSCO ex ALASKA"- come previsto nel progetto adottato con Delibera CC n. 10 del 29.03.2019;

- dato atto che l'Accordo di Programma comporta l'approvazione della variante al Piano Regolatore Generale vigente, e dovrà pertanto essere ratificato da parte del Consiglio Comunale entro 30 giorni dalla sottoscrizione, così come previsto al 5° comma dall'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.;

Premesso che il Comune di Veglie è dotato di Piano Regolatore Generale (di seguito PRG) approvato con DGR n. 12841 del 30.12.1987, entrando nel merito **dell'Accordo di programma in oggetto,** preliminarmente si rappresenta che l'area di intervento estesa per circa 27.905,00 mq è ricadente nelle p.lle nn. 137, 163, 164, 244, 405, 406, 605, 1281 del foglio 27 e nelle p.lle nn. 280, 369, 376, 442, 447, 529, 530, 531, 532, 595, 596 del foglio 35. Detta area risulta tipizzata dal vigente PRG come zono a "D0" Insediamenti industriali ma non soggette a strumentazione urbanistica preventiva ed "*in caso di cessazione dell'attuale attività industriale, potranno essere consentite solo attività artigianali compatibili con la residenza*". In particolare, l'area d'intervento si colloca a ovest del centro abitato del Comune di Veglie e comprende aree periferiche a prevalente destinazione industriale e artigianale, come prevista dal PRG vigente.

Entrando nel merito dello **stato dei luoghi** dalla consultazione degli elaborati di cui alla nota comunale prot. n. 0012318 del 15.09.2020 e in particolare
nella Relazione Tecnico Descrittiva – All 1 (cfr pagg. 6-7) viene riportato quanto segue:
"La situazione di fatto è descritta nell'elaborato grafico tav. 2, in cui è perimetrata l'area interessata e sono individuate le disponibilità degli edifici e delle aree, separate per titolo di appartenenza: ossia vengono individuate le aree nella disponibilità della ditta B&G srl e della ditta ICS srl. Sono inoltre individuati gli edifici che sono oggetto di ristrutturazione, quelli oggetto di demolizione ed è inquadrato l'intervento proposto. Alcuni fabbricati si presentano fatiscenti ed abbandonati, oltre ad avere una copertura di lastre in amianto, altri sono a rischio di crollo.
Nel dettaglio, nella disponibilità della società B&G srl sono gli edifici individuati con:

- *FABBRICATO 1: si tratta del vecchio locale commerciale destinato alla vendita dei gelati e della mensa aziendale con annesso locale cucina. La struttura portante è realizzata in muratura portante perimetrale e pilastri in c.a. centrali gettato in opera. Attualmente è insediata un'attività commerciale – bar e pizzeria; 7*
- *FABBRICATO 2: sono vecchi locali destinati a servizi e pertinenze. La struttura è in muratura portane e solaio in latero-cemento. Attualmente in disuso;*
- *FABBRICATI 3, 4 e 5: sono vecchi locali destinati a depositi e celle frigo. La struttura portante è realizzata in muratura portante. Attualmente è in disuso e presentano una copertura in amianto;*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

società ICS srl sono gli edifici individuati con

- *FABBRICATO 6: si tratta di un vecchio blocco di due locali spogliatoi di calcio, risalente al campo di calcio femminile esistente negli anni "70. Struttura in muratura portante di conci di tufo. Attualmente è in disuso;*
- *FABBRICATO 8: è il corpo fabbrica più recente e realizzato dalla ditta "Sigea" dopo la scissione della società "Alaska Gelati". È costituito da un corpo fabbrica in muratura portante posto sulla testata del fabbricato e destinato ad uffici, da un corpo fabbrica in prefabbricato cvp e cap che costituiva il locale lavorazione con annessi lateralmente dal lato sud, due blocchi spogliatoi per il personale operaio e dei locali depositi. Attualmente è sede della ditta proprietaria (ICS srl).*
- *FABBRICATO 7: si tratta della cella frigo a servizio del fabbricato 8 realizzata in elementi modulari di pannelli sandwich coibentati*

Con riferimento alla proposta progettuale nella Relazione Tecnico Descrittiva – All 1 (cfr pagg. 9-15) viene riportato quanto segue:

"L'idea è quella di realizzare e concentrare gli interventi di nuova costruzione lungo l'asse viario di via Bosco, il quale già di suo ha una vocazione commerciale e di sviluppo residenziale, ed in contempo di realizzare un polmone di verde in corrispondenza del parco giochi privato e delle aree di sedime dei fabbricati da demolire (verde privato).

(…)

Gli interventi da realizzare e che la proposta progettuale-concordata contempla, consistono principalmente in:

1. *Realizzazione di un grosso polmone a verde attrezzato ad uso pubblico che grosso modo coincide con attuale parco giochi privato e che quindi non perderà la sua vocazione di spazio urbano ricreativo*
   - *Demolizione del fabbricato della ex cabina di trasformazione presente su via Bosco;*
   - *sistemazione dell'attuale recinzione che delimita il parco;*
   - *un marciapiede largo circa 1,20 di delimitazione del marciapiede dalla sede stradale che attualmente è inesistente.*
   - *Altro intervento da realizzare all'interno del parco è la rimozione di tutte le superfici cementate che lasciano spazi ad aree attrezzate a giochi e la realizzazione di un percorso jogging e della salute, con relative tappe sosta per lo stretching. Inoltre troverà ubicazione in fondo al parco 12 un'area da destinare a teatro all'aperto, su terreno erboso: si tratta di una delimitazione più fittizia, fatta di spazi di manovra ed influenza, senza alcuna pavimentazione oltre a quella erbosa.*

(…)

Tutte le opere di nuova realizzazione vengono "concentrate" lungo l'asse di via Bosco: si tratta di un fabbricato commerciale di tipo M2 e di un blocco di residenza con annesso locale commerciale. Di altra natura e genesi sono gli interventi mirati al recupero e ristrutturazione edilizia del fabbricato posto a sud – est dell'area di intervento il fabbricato 7-8 di proprietà della ICS srl, con trasformazione di circa 458 mq di superficie in commerciale. La società ICS è

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

una società che opera nel campo dell'impiantistica elettrica e della realizzazione degli impianti elettrici di varia tipologia. Gli interventi e le opere da realizzare consistono in: − demolizione di alcuni fabbricati presenti all'interno dell'area tra cui:

- *FABBRICATO 1: blocco vendita e mensa aziendale;*
- *FABBRICATO 2: locali servizi e pertinenze;*
- *FABBRICATO 3: locali deposito 1;*
- *FABBRICATO 4: locali deposito 2;*
- *FABBRICATO 5: locali cella frigo;*
- *FABBRICATO 6: spogliatoi e servizi igienici;*
- *FABBRICATO 7: capannone industriale; − Ristrutturazione edilizia del solo:*
- *FABBRICATO 8: capannone industriale, lavorazione, locali uffici, sevizi igienici spogliatoi;*

In particolare nella RELAZIONE DI FATTIBILITA' TECNICO – AMMINISTRATIVA (cfr pag. 3) con riferimento al progetto viene riportato quanto segue:
"Nel merito l'istanza in oggetto, che segue l'iter previsto dall'art. 34 del D.lgs 267/2000 in variante agli strumenti urbanistici comunali, è finalizzata alla "Rifunzionalizzazione di un'area industriale dismessa ex Alaska" e si sostanzia in un programma urbanistico complesso caratterizzato dalla demolizione di diversi edifici in stato di degrado e la realizzazione di nuovi edifici residenziali e commerciali. La proposta progettuale prevede la realizzazione di:

- *un fabbricato "A" commerciale tipo M2 di mq 1582 lungo la Bosco con relativi parcheggi e standard urbanistici da destinare a media struttura di vendita;*
- *un fabbricato commerciale "B" di mq 70 da realizzare lungo la via di nuova realizzazione ed in adiacenza un un blocco residenziale da destinare ad attività di tipo ricreativo o ristorativo;*
- *fabbricato "C" di mq 372 circa su due piani, in adiacenza al fabbricato "B" da destinare a n. sette appartamenti;*
- *Riqualificazione e ristrutturazione edilizia del capannone industriale posto sul retro del lotto di intervento, con cambio di destinazione d'uso parziale di una porzione di circa 460 mq da destinare a due locali commerciali di circa 230 mq.*
- *La destinazione a parco ad uso pubblico di una vasta area*

La proposta progettuale consiste nella riqualificazione urbana dell'area attraverso un sistema di opere e di interventi che riorganizzano in parte l'assetto urbanistico della stessa area".

La soluzione progettuale proposta si articola secondo i seguenti parametri urbanistico - edilizi più significativi:
SITUAZIONE STATO DI FATTO:

- Superficie del lotto di intervento = 27.905,00 m²;
- Superficie copertura esistente = 4151,82 mq

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- Volume esistente = 22345,11 mc
- Indice di fabbricabilità fondiaria è= 0.801 m^3/m^2;
- Rapporto di copertura = 0.149

SITUAZIONE PROPOSTA AdiP:

- Superficie del lotto di intervento = 27.905,00 m^2;
- Superficie copertura di progetto = 4210,00 mq
- Volume di progetto = 23617,40 mc
- Indice di fabbricabilità fondiaria è= 0.846 m^3/m^2;
- Rapporto di copertura = 0.151

(VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA)

Preliminarmente si rappresenta che il PRG del comune di Veglie non risulta adeguato al vigente Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) ai sensi dell'art. 97 delle NTA e che per l'approvazione delle varianti degli strumenti urbanistici generali sottoposte a verifica di compatibilità regionale o ad approvazione regionale è necessario, ai sensi dell'art. 96, valutare la compatibilità al PPTR verificando in particolare la coerenza della variante con:

a) il quadro degli obiettivi generali e specifici, di cui al Titolo IV;
b) la normativa d'uso e gli obiettivi di qualità di cui alla sezione C2 della scheda d'ambito di riferimento;
c) gli indirizzi, le direttive, le prescrizioni, le misure di salvaguardia e utilizzazione e le linee guida di cui all'art. 6;
d) i Progetti territoriali per il paesaggio regionale di cui al Titolo IV.

Entrando nel merito della valutazione paesaggistica dell'Accordo di Programma in oggetto in variante al PRG, dalla consultazione degli elaborati del PPTR, si rappresenta che l'area interessata dall'Accordo ricade nell'Ambito Territoriale "***Tavoliere Salentino***" ed in particolare nella Figura Territoriale (unità minima di paesaggio) denominata "***La Terra dell'Arneo".***

Con riferimento all'**area interessata dall'Accordo di Programma,** dalla consultazione degli elaborati di cui alla nota comunale prot. n. 0012318 del 15.09.2020 si rappresenta che essa è collocata ad ovest del centro abitato del comune di Veglie e comprende aree periferiche a prevalente destinazione industriale e artigianale, in particolare essa ricade nel complesso industriale dell'ex Alaska lungo la strada via Bosco (SP110) che collega Veglie con Torre Lapillo.

Nel merito della **descrizione dell'area d'intervento e del suo contesto** nella "Relazione di Valutazione Paesaggistica" il proponente rappresenta che si "*tratta del sistema periurbano*

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

la cui area d'intervento è di circa 27.905 mq, caratterizzato dalla presenza di aree – come quella d'intervento – di degrado edilizio ed urbanistico dovuto alla presenza di contenitori dismessi (in particolare ex attività artigianali e industriali fabbriche di gelato ex Alaska) con al contorno una parte di campagna e soprattutto un'area urbanizzata con forte sviluppo commerciale e residenziale dato dal Comparto C1-12. Sono pressoché assenti i servizi agli abitanti: non vi sono, infatti, luoghi dedicati a funzioni collettive, come gli spazi pubblici qualificati siano in grado di esprimere qualità urbana, senso di sicurezza di appartenenza al quartiere ed alla città, l'unico riferimento di spazio attrezzato ma di natura privata è il parco giochi dell'ex Alaska" (cfr pag. 3).

Pertanto, nell'analisi della qualità ambientale del contesto paesaggistico – stato di fatto - di cui alla "Relazione di Valutazione Paesaggistica" il proponente rappresenta che tra i valori storico-culturali da considerare "*ci sarebbe da tenere in considerazione, il sistema storico delle relazioni che "il parco giochi Alaska" e "L'Alaska gelati" ha mantenuto nella memoria dei cittadini"* (cfr pag. 12) mentre con riferimento alle componenti botanico vegetazionali il proponente rappresenta che "*nell'area d'intervento a ridosso della stessa lungo via Bosco sono presenti una serie spazi privati sistemati con vegetazioni arboree a media ed alto fusto"* (cfr pag. 14).

Dalla consultazione del vigente PPTR, si rileva che l'area d'intervento non risulta essere direttamente interessata né da "*Beni Paesaggistici*" né da "*Ulteriori Contesti Paesaggistici*" così come definiti all'art. 38 delle NTA del PPTR. Tuttavia, si rappresenta che la strada SP110 (via Bosco) su cui si attesta l'area d'intervento è individuata dal PPTR quale UCP "**Strade a Valenza Paesaggistica"** sottoposta alla misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.
Si evidenzia, inoltre, che dalla consultazione della "***Carta delle Morfotipologie Urbane***" (elaborato 3.2.8 del PPTR) l'area interessata dalla Variante è ricompresa nella cosiddetta morfotipologia "***Tessuto urbane a maglie larghe*****";** questa tipologia insediativa localizzata ai bordi del tessuto urbano consolidato è l'esito di progressive aggiunte e si riconosce per una minore densità edilizia ed una maggiore dilatazione dello spazio aperto che risulta spesso abbandonato ed è composta da edifici di differente tipologia e altezza e da un'alta percentuale di spazi aperti poco definiti da un punto di vista funzionale. Per detta morfotipologia le "*Linee guida per il patto città campagna: riqualificazione delle periferie e delle aree agricole periurbane"* (elaborato 4.4.3 del PPTR) raccomandano in particolare di realizzare interventi finalizzati a:

- Disimpermeabilizzare le superfici e progettare il suolo curando gli attacchi a terra degli edifici e la qualità del suolo urbano;
- Completare gli isolati aperti, dedicando particolare attenzione alle corti interne;
- Collocare sui margini ampie fasce alberate.

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Nel merito della **Accordo di Programma e degli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera** nella Relazione di Valutazione Paesaggistica (cfr pagg. 18-19) viene rappresentato che:

"*Gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'intervento proposto, in particolare modo in riferimento ai Componenti dei valori percettivi dalla via Bosco a valenza paesaggistica, come individuato dal Piano Paesaggistico Territoriale della Puglia, sono riferiti essenzialmente dalla presenza di elementi arborei, pini, presenti nell'attuale parcheggio dell'Alaska.*

Si tratta in partica di un parcheggio di 5000 mq circa, completamente asfaltato e bitumato che per proteggere dal sole le vetture furono piantumati 4 filari di n. 8 pini cadauno (Pinus halepensisi e pinusi pinea). Degli originali piante ne sono sopravvissute solo la metà circa, che consentono una buona schermatura nei confronti dei fabbricati fatiscenti posti sul retro.

L'ipotesi di progetto prevede l'inserimento di un fabbricato di circa 1600 mq, longitudinalmente all'attuale parcheggio con la rimozione di almeno 7 pini esistenti, la parte restante sarà integrata nella nuova sistemazione dell'area a parcheggio.

A mitigazione dell'intervento si prevede:

- *Lungo il realizzando marciapiede di via Bosco, la piantumazione di un filare di lecci (Quecus llex), a mitigazione dia delle alberature da rimuovere sia dell'edificio da realizzare. La scelta ricade su lecci in quanto piante molto resistenti all'inquinamento veicolare da traffico cittadino;*
- *All'interno del parcheggio si prevede di recuperare le piante esistenti in relazione alla sistemazione del nuovo parcheggio e di inserire in modo alternati sia degli alberi di lecci che delle Jacarande, in modo da ripristinare il verde preesistente, sia di garantire un minino di ombreggiamento ai veicoli parcheggiati. Naturalmente saranno messe in dimora all'interno di fasce di aiuole con terriccio, in cui le automobili non possano interferire, e sistemare un impianto di irrigazione alimentato dalle acque di raccolta dei piazzali, come prevede il d.lgs n. 152/2006;*
- *Una barriera visiva realizzata in cipressi (Cupressus sempervirens), da piantumare sul retro del locale commerciale, a mitigare l'impatto visivo dei fabbricati dismessi;*
- *Inoltre si intravede soltanto, ma non immediatamente visibile dalla via Bosco, la sistemazione a verde privato con piante della stessa tipologia riportate in precedenza, dell'area di sedime dei fabbricati da demolire, posti sul retro dell'area di intervento, a ridosso della proprietà ICS srl.*

Altro aspetto importante legata all'intervento ed aspetto percettivo dello stesso, si precisa che gli edifici ed il fabbricato esistente da demolire, posto su via Bosco, hanno un altezza di circa 4,00 m e scherma in un certo modo i fabbricati dismessi posti sul retro che hanno un altezza di m 9,00 circa: l'intervento prevede e la realizzazione del fabbricato residenziale commerciale di altezza m 5,00 circa. Quindi lo skyline dell'area e quello percepito da via Bosco non subisce variazioni percepibili."

Via Gentile, 52 - 70126 Bari – tel. 0805407761
pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

(CONCLUSIONI)

Tutto ciò premesso, fatti salvi gli esiti della Conferenza di Servizi, si ritiene di poter rilasciare per l'Accordo di Programma in oggetto il parere di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 96.1.c delle NTA del PPTR, a condizione che, al fine di elevare la qualità degli interventi in termini di compatibilità ambientale e sostenibilità con particolare riferimento a quanto indicato nella LR 13/2008, nella LR 14/2008 e alle raccomandazioni della "*Linee guida per il patto città campagna: riqualificazione delle periferie e delle aree agricole periurbane*" del PPTR, siano rispettate le seguenti prescrizioni e modifiche:

1. *in accordo con la condizione di cui al parere espresso con nota prot. n. 12098 del 05.06.2019 dalla competente Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Provincie di Brindisi Lecce e Taranto e riconfermata con nota prot. n. 14105 del 28.07.2020, la sezione stradale S-S sia realizzata per tutto il tratto stradale di via Bosco; in particolare sia introdotta la doppia fila di alberi ad alto fusto per tutto il tratto stradale in modo che questi costituiscono una barriera visiva e mitighino la presenza degli edifici di nuova costruzione;*

2. siano inseriti **nelle NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE – MARZO 2020 (ALL_06) i seguenti due articoli:**

Art. 13 bis "Prescrizioni-Paesaggio"

*Al fine di assicurare una qualità dell'insediamento in relazione al contesto paesaggistico di riferimento le eventuali **recinzioni** siano costituite da una parte opaca di altezza non superiore a 1,2 m, salvo che in corrispondenza di eventuali accessi dove potranno essere utilizzate altezze maggiori, e da una parte sovrastante in materiali metalli semplici con maglia idonea al passaggio di animali. E' fatto divieto di usare per i primi strutture in cls a vista e per le parti metalliche grigliati tipo "orsogril". In affiancamento alla recinzione sul lato interno dovrà essere prevista una siepe.*

*Al fine di ridurre la superficie impermeabile e incrementare la superficie permeabile dell'insediamento aumentare la capacità drenante delle stesse superfici nonché contrastare il consumo di suoli a fini infrastrutturali i **parcheggi privati** e **parcheggi pubblici** devono essere realizzati esclusivamente con masselli autobloccanti drenanti - grigliati erbosi, forati e pavimenti filtranti. Sono escluse coperture asfaltate e/o sintetiche;*

Al fine di mitigare l'impatto visivo dell'insediamento nonché ridurre l'effetto isola di calore e migliorare il microclima locale siano opportunamente piantumate, nelle aree di pertinenza pubbliche e private, alberature avendo cura di scegliere essenze dalla chioma espansa e folta in grado di assicurare un opportuno ombreggiamento durante i mesi estivi, preferendo specie caducifoglie per consentire il soleggiamento nei mesi invernali. Tali alberature siano

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

realizzate con specie arboree autoctone o comunque il cui uso sia storicizzato, evitando comunque l'uso di specie esotiche e di conifere in genere. La scelta delle essenze sarà comunque rispettosa della normativa in materia vigente in materia di contrasto alla diffusione della Xylella Fastidiosa."

*In ogni caso**, l'interasse tra un esemplare e il successivo** andrà adeguatamente individuato in relazione alle essenze scelte e alle specifiche condizioni del sito, ma comunque secondo i seguenti sesti orientativi:*

- *per gli alberi di prima grandezza: circa 10 m;*
- *per gli alberi di seconda grandezza: circa 6 m;*
- *per gli alberi di terza grandezza: circa 4 m;*

*Siano inoltre assicurate al **piede degli esemplari arborei** un'adeguata superficie libera non pavimentata della larghezza non inferiore a m 1,50.*

*Inoltre, al momento della **loro messa a dimora** abbiano un fusto di circonferenza non inferiore a:*

> cm 20 – 24 per esemplari di prima grandezza;
> cm 18 – 20 per esemplari di seconda grandezza;
> cm 16 – 18 per esemplari di terza grandezza.

*I **percorsi negli spazi aperti** siano realizzati in forma di percorsi verdi con ghiaino o terra battuta escludendo ogni opera comportante la impermeabilizzazione dei suoli; le sezioni di tali percorsi potranno precedere aree attrezzate di sosta per la relativa fruizione. Sono escluse coperture asfaltate e/o sintetiche;"*

*Al fine di assicurare il miglioramento della qualità architettonica degli edifici per quanto riguarda le **colorazioni esterne degli edifici** sia previsto l'impiego di finiture e di colorazioni tradizionali di colori tenui.*

Art. 13 ter "Indirizzi-Paesaggio"

*In **fase di cantiere**, al fine di evitare impatti diretti e/o indiretti sul contesto paesaggistico esistente e sulle sue componenti è opportuno garantire:*

- *il corretto scorrimento e smaltimento delle acque meteoriche superficiali per non compromettere la consistenza del suolo;*
- *la limitazione dei movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) per non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento;*
- *l'allontanamento e il deposito dei materiali di risulta rivenienti dalle operazioni di scavo nelle pubbliche discariche;*

Via Gentile, 52 - 70126 Bari – tel. 0805407761
pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- *l'uso di mezzi di cantiere e la realizzazione di opere complementari (piste di accesso, deposito di materiali, recinzioni, ecc.) che non compromettano le aree attigue a quelle d'intervento;*
- *al termine dei lavori lo smantellamento delle opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc…) e il ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito."*

Si precisa che la presente nota, fermo restando gli esiti dei lavori della Conferenza di Servizi, è da intendersi quale proposta di parere di compatibilità paesaggistica ex art. 96 comma 1 lett.c delle NTA del PPTR, che verrà rilasciato dalla Giunta Regionale con propria Delibera.

Il Funzionario PO
Autorizzazioni Paesaggistiche e Pareri
(arch. Luigi Guastamacchia)

Firmato digitalmente da: Luigi Guastamacchia
Organizzazione: REGIONE PUGLIA/80017210727
Luogo: BARI
Data: 17/09/2020 11:09:52

Il Dirigente della Sezione
(Ing. Barbara Loconsole)

LOCONSOLE
BARBARA
17.09.2020
14:51:41
UTC

Via Gentile, 52 - 70126 Bari – tel. 0805407761
pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

Allegato C

ACCORDO DI PROGRAMMA

tra

- La Regione Puglia, rappresentata dal Presidente della Giunta Regionale dott. Michele EMILIANO;
- Il Comune di Veglie, rappresentato dal Sindaco dott. Claudio PALADINI;

per la sottoscrizione dell'Accordo di programma ex art. 34 del D.Lgs 267.2000 per il *"recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali"*, in variante al P.R.G. vigente del Comune di Veglie (LE).

Premesso che:

- Con Delibera di CC n. 10 del 29.03.2019 è stato adottato il progetto e la proposta in questione nonché autorizzato il Sindaco del Comune di Veglie all'attivazione delle procedure ai sensi del comma 3 dell'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;
- in data 20.12.2019 il Sindaco ha convocato la Conferenza di Servizi per il giorno 23.01.2020 in forma semplificata e asincrona, ai sensi dell'art. 14, c. 2 e 14-bis della L. 241/1990 e ss.mm.ii. presso la Regione Puglia – DIPARTIMENTO MOBILITA' QUALITA' URBANA OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO – SERVIZIO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA, in via Gentile a Bari. Nella seduta della Conferenza di Servizi del 23.01.2020, come evidenziato nel relativo verbale, si è invitato il Comune a valutare l'opportunità di adottare il modulo procedimentale dell'Accordo di Programma di cui all'art. 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, in luogo dell'attivato procedimento di PIRU exLR n.21/2008. Agli esiti delle valutazioni in sede di conferenza di servizi è emerso, infatti, che la perimetrazione dell'area d'intervento risultava diversa rispetto a quella identificata come Ambito 4A del citato DPP, rendendo di fatto inattuabile la proposta di PIRU ai sensi della suddetta L.R. n. 21/08. Di qui l'ipotesi condivisa di passaggio al modulo procedimentale dell'Accordo di Programma;
- con nota protocollo n. 2407 del 12.02.2020 il Comune di Veglie ha riconvocato la conferenza dei servizi per il giorno 27.02.2020 (giusta verbale agli atti) al fine di verificare la possibilità di concordare un accordo di programma con la Regione Puglia ai sensi dell'art. 34 del D. lgs 267/2000 alla luce degli esiti emersi nel corso della prima seduta;
- ne è seguita una complessa istruttoria connotata da note e conferenza dei servizi tutte enucleate nel parere tecnico e nella proposta di DGR che qui si hanno per integralmente richiamate;
- con pec del 19.12.2020 il Responsabile del Comune di Veglie ha trasmesso la propria Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa integrativa e con nota protocollo n. 17622 del 24.12.2020 ha trasmesso le seguenti integrazioni:
  - Verbale della seduta della conferenza del 27.02.2020, in formato pdf e debitamente sottoscritto dai presenti;
  - Elenco dei presenti alla seduta del 27.02.2020.
  - Verbale della seduta della conferenza del 16.10.2020, in formato pdf e debitamente sottoscritto dai presenti;
- con nota prot. 1167 del 02/02/2021 la Sezione Urbanistica regionale ha comunicato "*che la presente Sezione ha concluso l'esame della documentazione integrativa richiesta, si invita il Comune di Veglie a voler fissare una nuova data per lo svolgimento della conferenza dei servizi in oggetto.";*

- con nota protocollo 2257 dell'11.02.2021 il Sindaco del Comune di Veglie ha convocato la conferenza di servizi in forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi dell'art. 14-bis, della L. 241/1990 e s.m.i., notificata alle amministrazioni competenti ad esprimere parere;
- con nota prot. 2145 del 24.02.2021 la Sezione Urbanistica regionale, Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione Negoziata, ha trasmesso il proprio parere favorevole alle seguenti condizioni:

  - prima dell'approvazione della variante si verifichino ulteriormente i testi degli elaborati progettuali e il testo della Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa, correggendo alcuni residuali refusi di riferimento al PIRU non oggetto della presente procedura;

  - sia previsto, nella definizione della specifica convenzione, il permanere del beneficio della fruibilità pubblica del parco privato oltre i 10 anni prospettati negli elaborati progettuali;

  - ferma restando la manifestata volontà comunale di accettare la monetizzazione delle aree a verde (pur permanendone l'uso collettivo come attestato dal RUP), si ritiene che essa debba essere vincolata al reperimento delle stesse aree o nelle immediate vicinanze dell'area d'intervento o dislocandole a servizio di ulteriori zone del centro urbano laddove risultano carenti le urbanizzazioni secondarie e che la Deliberazione CC di approvazione della variante ne prenda atto;

  - la delibera di approvazione della variante da parte del Consiglio comunale preveda obbligatoriamente un termine essenziale o una condizione risolutiva finalizzati a far venire meno gli effetti della variante in caso di mancato inizio dei lavori entro termini stabiliti;

  - nella stessa delibera di approvazione sia previsto un tempo congruo di non frazionabilità e inalienabilità delle aree interessate dalla variante oggetto della presente conferenza di servizi;

  - con riferimento ai verbali delle sedute della presente conferenza dei servizi, dato atto del lungo tempo trascorso dalla loro trasmissione, essendo esaustiva la corrispondenza intercorsa, si ritiene più opportuno che detti verbali vengano firmati dal RUP quale soggetto redigente e del cui contenuto si prenderà atto nella delibera di giunta regionale relativa all'Accordo di Programma.
- con nota prot. 8633 del 10/06/2021 il Comune di Veglie ha trasmesso la determinazione n. 278 Reg. Generale del 07/06/2021 di conclusione positiva della conferenza dei servizi.

- Preso atto che i pareri acquisiti sono:

  - Determina del Responsabile del Settore Sviluppo e Ambiente n. 12 Settoriale del 06.03.2019 n. 85 Reg. Gen. del 06.03.2019 di Verifica Assoggettabilità a VAS con cui si è ritenuto "il progetto per il Recupero Urbano del Complesso industriale ex Alaska: realizzazione di un fabbricato commerciale tipo M2, locali commerciali e fabbricati residenziali i cui proponenti sono le ditte B&G s.r.l. con sede in Veglie alla via Bosco n. 227", non assoggettato alla procedura di VAS ai sensi degli articoli da 9 a 15 della L.R. n. 44 del 14.12.2012 e ss.mm.ii.;

  - parere favorevole con condizioni espresso il 05.06.2019 con nota prot. n. 12098 dalla competente Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Provincie di Brindisi Lecce e Taranto;

  - parere favorevole espresso il 02/07/2019 prot. 9807 dall'Azienda Sanitaria Locale di Lecce-SISP;

  - parere favorevole prot. 156299 del 27/12/2019 di 2i Rete Gas;

  - parere favorevole prot. 829 del 16/01/2020 del Responsabile del Settore Ambiente e LL.PP. del Comune di Veglie;

  - parere di conformità prot. 703 del 15/01/2020 del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Lecce;

- parere favorevole espresso il 28/06/2019 prot. 0010588 della Sezione Lavori Pubblici Regione Puglia - Servizio Autorità Idraulica -Ufficio Struttura Tecnica e Provinciale di Lecce;
- parere di compatibilità paesaggistica favorevole della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio prot. 6697 del 17.09.2020;
- parere favorevole con prescrizioni dell'ARPA Puglia prot. n. 0017048 del 14/12/2020;
- parere della Regione Puglia - Sezione Attività Economiche Artigianali e Commerciali prot. 2364 del 21/07/2020;
- parere della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio reso in data 28/07/2020 prot. n. 14105, di conferma del parere precedentemente espresso il 05/06/2019 prot. n. 12098;
- parere con prescrizioni di ARPA Puglia DAP di Lecce espresso il 14/12/2020 prot. n. AOO - 0294/0059/0034;

- con Deliberazione n. _____ del _____, la Giunta Regionale della Puglia nell'approvare lo schema di Accordo di Programma, in coerenza con le risultanze della Conferenza di Servizi, ha autorizzato il Presidente della G.R. alla sottoscrizione dell'Accordo richiesto dal Sindaco del Comune di Veglie ai sensi dell'art. 34 del TUEL;
- la Deliberazione di Giunta Regionale n. _____ del _____ è stata notificata al Comune di Veglie in data _____ al prot. n. _____ e pubblicata sul BURP Puglia n. _____ del _____;

Rilevato che l'Accordo di Programma in deroga alle previsioni dello strumento urbanistico comunale vigente e in recepimento delle risultanze della conferenza dei servizi prevede, nella proposta formulata:

- il risanamento e recupero del patrimonio edilizio esistente (edificio ICS srl) e la rifunzionalizzazione di una buona parte dell'area Ex Alaska, (una parte è di altre proprietà non compresa nella proposta) con una idea di riorganizzazione dell'assetto urbanistico dell'area di intervento;
- il recupero della predetta area attraverso interventi destinati alla realizzazione di insediamenti commerciali, residenziali e la riorganizzazione di un parco, in un'area attualmente tipizzata dal PRG come zona D;
- la realizzazione di due locali commerciali uno di tipo M2 di superficie di vendita di mq 1025,00 e uno di mq 70, nonchè la riconversione di parte dell'attuale edificio a destinazione artigianale in commerciale per una superficie complessiva di circa 460 mq;
- la realizzazione residenziale di sei appartamenti alti 2 piani. La proposta stima di destinare quota parte di alloggi residenziali alla popolazione con difficoltà abitative (ragazze madri, sloggiati, ecc), da cedere direttamente all'amministrazione, circa il 10% della superficie residenziale, ossia un alloggio;
- dotare l'area di parcheggi pubblici, aree a verde pubblico, marciapiedi, arredo urbano, con la gestione/manutenzione del parco giochi in carico ai privati ma ad uso pubblico;
- la mitigazione del fenomeno delle acque meteoriche sulla via Bosco, attraverso la realizzazione di un sistema di captazione e smaltimento con pozzi anidri da realizzare nell'area di intervento;
- la sostituzione delle armature della pubblica illuminazione di via Bosco, a partire dall'area di intervento fino al termine della stessa via in direzione mare.

Dal **punto di vista paesaggistico,** con Deliberazione di Giunta regionale n ..... del .... è stato rilasciato, con prescrizioni e modifiche, sull'AdiP in variante al PRG del Comune di Veglie, il parere di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 96.1.c delle NTA del PPTR.

Dal punto di vista degli **aspetti ambientali** il Responsabile del Settore Sviluppo e Ambiente con proprio atto dirigenziale n. 12 Settoriale del 06.03.2019 n. 85 Reg. Gen. del 06.03.2019 di Verifica Assoggettabilità a VAS ha ritenuto "il progetto per il Recupero Urbano del Complesso industriale ex Alaska: realizzazione di un fabbricato commerciale tipo M2, locali commerciali e fabbricati residenziali i

cui proponenti sono le ditte B&G s.r.l. con sede in Veglie alla via Bosco n. 227", non assoggettato alla procedura di VAS ai sensi degli articoli da 9 a 15 della L.R. n. 44 del 14.12.2012 e ss.mm.ii.

Dal punto di vista del **beneficio pubblico** l'AdiP prevede vantaggi per l'Amministrazione Comunale consistenti nel plusvalore complessivo pubblico e privato di **€ 332.170,51** al quale si aggiungono ulteriori benefici economici rivenienti *OPERE E SERVIZI PREVISTI DALLA PARTE PROPONENTE E RICHIESTI DALL'AMMINISTRAZIONE DI VEGLIE* (come ampiamente enucleate nel parere tecnico urbanistico che qui si intende integralmente richiamato) equivalenti a € 110.913,13 per un totale di contributo dalle parti proponenti pari a **€ 443 083,64.**

Considerato, inoltre, che:

- in un siffatto contesto, l'utilizzo del modulo dell'accordo di programma consente:
  a. il conseguimento della variante urbanistica connessa alle opere ed interventi previsti nell'Accordo di Programma, previa ratifica da parte del Consiglio comunale nei 30 giorni successivi alla sottoscrizione dell'accordo di programma ai sensi del menzionato art. 34 del D.Lgs n. 267 del 2000;
  b. il conseguimento - all'atto della sottoscrizione della successiva convenzione urbanistica tra il Comune di Veglie e il soggetto privato attuatore - degli effetti di immediata cessione - con ogni conseguente effetto di legge - al Comune di Veglie della proprietà delle aree di sedime, destinate alla realizzazione delle opere ed interventi pubblici previsti;
  c. la previsione, sempre in esito alla sottoscrizione della predetta convenzione, dell'impegno a carico del soggetto attuatore alla progettazione ed alla esecuzione, sulle aree oggetto del presente Accordo di Programma, delle opere previste;
  d. la previsione, sempre in esito alla sottoscrizione della predetta convenzione, della consegna materiale delle opere pubbliche, su semplice richiesta e nel rispetto delle medesime tempistiche previste dalla vigente normativa in materia di appalti pubblici di lavori;
- il presente "Accordo di Programma" risulta attivato ai sensi dell'art. 34 -V comma- del D. Lgs n.267.2000;
- ai sensi del IV e V comma dell'art. 34 del D.Lgs n. 267.2000, l'Accordo di Programma ratificato nei successivi trenta giorni dal Consiglio Comunale di Veglie ed oggetto di Decreto del Presidente della Giunta Regionale, costituisce variante allo strumento urbanistico generale e produce gli effetti delle intese di cui all'art. 81 del D.P.R. 616/77.

Visti:

- gli atti tecnici relativi costituenti il presente accordo;
- la deliberazione n. ____ del _____ con la quale la Giunta Regionale ha autorizzato il Presidente della stessa G.R. alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma ai sensi del decreto legislativo n.267.2000 e s.m.i.

Le parti: Regione Puglia e Comune di Veglie

CONVENGONO QUANTO SEGUE

1. La narrativa che precede costituisce parte integrante e sostanziale del presente "Accordo di Programma".

2. Viene preso atto della proposta di accordo di programma per il *"recupero urbano del complesso industriale ex Alaska per la realizzazione di un fabbricato commerciale tipo m2, locali commerciali e fabbricati residenziali"*, brevemente riepilogata nell'iter procedurale fin qui posto in essere.

3. Per una completa identificazione della proposta progettuale e relativi contenuti si fa riferimento agli elaborati grafici richiamati nella delibera di Giunta Regionale n. ___ del _____, come elaborati con gli esiti delle conferenze di servizio tenutesi e successive determinazioni connesse che si intendono integralmente recepite.

4. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 34 IV comma del D.Lgs n. 267/2000, le determinazioni assunte con il presente "Accordo di Programma" comportano, con le condizioni di cui al precedente punto, variante allo strumento urbanistico generale vigente e sua attuazione.

5. Al fine di rendere esecutivo, il presente "Accordo di Programma", lo stesso dovrà essere ratificato dal Consiglio Comunale di Bari entro e non oltre 30 giorni dalla data di sua sottoscrizione. L'"Accordo di Programma", inoltre, sarà approvato con successivo decreto del Presidente della Regione, determinando così l'approvazione definitiva delle conseguenti variazioni dello strumento urbanistico generale come sopra indicato, con le condizioni di cui innanzi, e gli effetti delle intese di cui all'art. 81 del DPR n.616/77.

6. Il presente Accordo ha rilevanza esclusivamente ai fini urbanistici e non comporta alcun onere finanziario a carico dell'Amministrazione Regionale.

7. Il presente Accordo di Programma si intenderà caducato di diritto e conseguentemente posto nel nulla con retrocessione delle aree e degli immobili alla originaria destinazione prevista nel vigente strumento urbanistico generale, qualora i lavori costituenti il beneficio per la pubblica amministrazione non abbiano effettivo inizio entro il termine improrogabile di 180 giorni dalla data di pubblicazione sul B.U.R.P. del Decreto del Presidente di Giunta Regionale, relativo all'accordo medesimo, ed ultimati entro il termine stabilito con la convenzione urbanistica a stipularsi con il soggetto proponente.

8. Ai sensi del VI comma dell'art. 34 del D.Lgs n. 267/2000 e dell' art. 5 della L.R. 4/95 la vigilanza sull'esecuzione del presente Accordo di Programma con controlli annuali e sugli eventuali interventi sostitutivi è esercitata da un collegio presieduto dall'Assessore Regionale all'Urbanistica o suo delegato e dal Sindaco del Comune di Veglie, a nominarsi entro novanta giorni dalla sottoscrizione di questo atto e comunque improrogabilmente entro la data di sottoscrizione della convenzione integrativa a stipularsi con il soggetto proponente a seguito dell'approvazione del PUE.

9. In caso di controversia fra le parti sarà nominato un collegio arbitrale così composto:
    - un componente nominato dal Presidente della Regione;
    - un componente nominato dal Sindaco del Comune:
    - un componente nominato dal soggetto proponente;
    - un componente nominato dal Presidente del Tribunale competente per territorio, che nell'Ipotesi di parità avrà voto doppio.

10. I collegi di cui ai precedenti punti 8) e 9) dovranno essere riportati nella convenzione urbanistica a stipularsi con il soggetto proponente a seguito dell'approvazione del PUE.

Bari, lì _____

Il Sindaco del Comune di Veglie

.....

Il Presidente della Regione Puglia

.....

ELENCO ELABORATI

- Relazione di fattibilità tecnico-amministrativa integrativa a firma del Responsabile del Settore Pianificazione del Territorio del Comune di Veglie;
- TAV 1 - Inquadramento Urbanistico Stralci Aerofoto, Catastale PRG Ortofoto .pdf
- TAV 2 - Stato dei luoghi Rilievo celerimetrico individuazione delle proprietà.pdf
- TAV 3 - Individuazione degli interventi da realizzare Tabella calcolo volumi Planivolumetrico di progetto.pdf
- TAV 4 - Progetto degli interventi Verifica standard urbanistici.pdf
- TAV 5 - Progetto dell'intervento e particolare sezione stradale.pdf
- TAV 6 -Fabbricato commerciale M2 fabbricato residenziale e commerciale B-C piante prospetti e sezioni.pdf
- TAV 7 -Stralci strumenti pianificazione sovraordinati area vasta aree protette PAI vincoli esistenti.pdf
- TAV 9 - Rilievo architettonico quotato degli edifici esistenti.pdf
- TAV 10 -Planimetria delle reti e dei sottoservizi esistenti.pdf
- TAV 11 -Progetti schematici delle opere di urbanizzazioni primarie e secondarie Tabella standard.pdf
- TAV 12 -Progetti schematici opere di urbanizzazioni primarie e secondarie_marciapiedi parcheggi.pdf
- TAV 13 -Progetti schematici opere di urbanizzazioni primarie e secondarie_impianti e sottoservizi.pdf
- TAV 14 -Progetti schematici opere di urbanizzazioni primarie e secondarie_pubblica illuminazione.pdf
- TAV 15 -Progetto schematico opere di mitigazione acque pluviali e parco pubblico.pdf
- All 01 Relazione tecnica descrittiva.pdf
- All 02 Rapporto preliminare VAS Adip_.pdf
- All 03 Relazione finanziaria.pdf
- All 04 Relazione contributo straordinario.pdf
- All 05 Schema accordo di programma.pdf
- All 06 Relazione fotografica.pdf
- All 07 Relazione geologica.pdf
- All 08 bis_A0_archeologica.pdf
- All 08 Relazione Archeologica.pdf
- All 09 Relazione ambientale.pdf
- All 10 Relazione impianti mitigazione e illuminazione.pdf
- All 11 Rendering.pdf
- All 12 Valutazione compatibilità paesaggistica.pdf
- Elenco Tavole e Relazioni

Pace Francesca
12.11.2021
12:25:10
GMT+00:00

7

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2254

Modello di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza della Regione Puglia. Approvazione linee di indirizzo e affidamento provvisorio in proroga dei contratti di servizio in essere.

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, dott.ssa Anna MAURODINOIA, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL, dal Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità e confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, riferisce quanto segue.

VISTO

- il Testo Unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse approvato con Regio Decreto n. 1447 del 9 maggio 1912 e s.m.i.;
- il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 "*Conferimento alle Regioni ed 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*" e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare, l'articolo 8 che prevede la delega delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale non in concessione a FS SpA;
- il DPR n. 616/1977 concernente il trasferimento e la delega delle funzioni dallo Stato alle Regione ed in particolare, l'art. 86, relativo alle funzioni delegate in materia di linee ferroviarie;
- il DPR 753/1980 in materia di sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie, e relativi regolamenti attuativi, ove applicabile/i;
- il decreto-legge 4 marzo 1989 n. 77, recante "*Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime*", convertito in legge n. 160 del 1989, con particolare riguardo all'art. 3, in tema di immobili, opere e impianti acquisiti dall'azienda ferroviaria a proprie spese;
- l'art. 105, co. 2, lett. h) del D.Lgs. n. 112/1998 con il quale sono trasferite alle Regioni le funzioni relative al "*rilascio di concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale*", nonché il co. 4;
- l'art. 21 della Legge n. 472 del 7 dicembre 1999 recante "*Interventi nel settore dei trasporti*";
- D.Lgs. 15 luglio 2015, n. 112 "*Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico*";
- D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50 "*Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie*";
- D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 57 "*Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)*";
- l'art. 10 rubricato "Fondo comune per il rinnovo degli impianti e materiale rotabile" della legge 8 giugno 1978, n. 297;
- il D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175 "*Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica*" e ss.mm. e ii.;
- il D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 "*Codice dei contratti pubblici*" e ss. mm. e ii.;
- il DM MIT 16 aprile 2018 "*Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete nazionale*";
- la legge regionale 23 giugno 2008 n. 16 "*Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti*";
- la legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale*" e ss. mm. e ii. che, all'art. 21, c. 4 stabilisce che al rilascio della concessione per la gestione della rete ferroviaria provvede la Giunta regionale, determinando le condizioni per l'accesso alla rete stessa nel rispetto dei principi ispiratori delle direttive dell'U.E., in particolare per quanto attiene la separazione dai servizi.

Considerato che il presente atto interviene in un contesto, in fatto e diritto, di emergenza sanitaria supportato altresì dal seguente quadro normativo in materia:

- il *decreto-legge* 17 marzo 2020, n. 18 "*Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19*", convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 18 con il quale il Governo nazionale per contrastare gli effetti dell'emergenza coronavirus sull'economia nazionale ha approvato il cosiddetto Decreto "Cura Italia";
- il decreto-legge n. 221 del 24/12/2021 con il quale è stato prorogato, fino al 31 marzo 2022, lo stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all›insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili, stato entro cui il presente atto interviene.

Premesso che:

- all'art. 6 della L.R. n. 16/2008, quale obiettivo specifico del Piano Regionale dei Trasporti è indicato, lett. p: "*Contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali*";
- con propria Deliberazione n. 1731 del 28/10/2021 la Giunta Regionale ha approvato le strategie generali di intervento per l'aggiornamento del piano attuativo 2021-2027 del Piano Regionale dei Trasporti;
- tra gli indirizzi strategici (I.S.) del Piano Attuativo è annoverato anche "I.S. 6: Migliorare la *governance* degli investimenti infrastrutturali";
- con riferimento all'indirizzo strategico 6, di cui innanzi, sono individuati, dal medesimo atto deliberativo, i relativi sei indirizzi operativi (I.O.):

  "I.O. - 6.1: definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.
  I.O. - 6.2: adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale ricercando ogni possibile sinergia tra gli interventi già programmati ed in fase di realizzazione e quelli di nuova previsione, in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali.
  I.O. - 6.3: assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano attraverso la sua capacità di far evolvere il sistema mobilità per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti.
  I.O. - 6.4: garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici della programmazione di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine.
  I.O. - 6.5: prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni per elevare la qualità ed il contenuto di informazione nei processi, sia per i decisori che per gli stakeholders, i cittadini e le agenzie d'informazione.
  I.O. - 6.6: nella logica di piano – processo, definire un sistema di monitoraggio del Piano che dia conto dell'efficacia delle azioni/strategie e indichi periodicamente i correttivi da apportare nella vigenza del piano.";

Considerato che:

- un approccio unitario alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria può rappresentare una condizione determinante per la piena attuazione degli indirizzi di cui innanzi oltre che per l'efficace raggiungimento degli obiettivi specifici indicati dalla L.R. n. 16/2008 in materia di trasporto;
- inoltre, per quanto attiene le ferrovie interconnesse, l'unitaria gestione della rete ferroviaria pugliese costituisce elemento essenziale per contribuire al raggiungimento dell'interoperabilità tra i sistemi ferroviari degli Stati membri dell'Unione europea oltre che per al fine di facilitare, migliorare e sviluppare un approccio coordinato agli investimenti relativi, così come indicato all'art. 2, co. 1 del D.Lgs. n. 57/2019;
- con riferimento al completo sistema infrastrutturale di competenza della Regione Puglia, un modello unitario di gestione delle reti e degli impianti fissi del trasporto ferroviario locale persegue il preminente

interesse di razionalizzazione della spesa pubblica in termini di efficientamento dell'allocazione delle risorse ed evita la replicazione di dotazioni strumentali e di impianti oggi riveniente dalla frammentata gestione delle reti;

Atteso che:

- le reti ferroviarie di competenza della Regione Puglia ricadenti nell'abito di applicazione del D.Lgs. n. 112/2015, secondo quanto disposto dal DM MIT 5 agosto 2016 sono: Ferrovia Bari-Barletta, Ferrovie del Gargano (Foggia-Lucera; San Severo-Rodi-Peschici) e Ferrovia del Sud Est (trasferita, ai sensi del DM MIT del 4 agosto 2016 a Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.);
- l'intera rete delle Ferrovie Appulo Lucane, che si estende tra la Puglia e la Basilicata, a fronte del D.Lgs. n. 50/2019 e del DM MIT n. 347/2019 rientra tra le ferrovie per le quali sono applicabili, con le forme e nei limiti previsti dal Decreto, le norme in materia di sicurezza ferroviaria di cui alla Direttiva 2016/798;

Premesso che, per quanto attiene le ferrovie interconnesse

- a mente dell'art. 2 del D.Lgs. n. 112/2015 e ss.mm. e ii. le attività del gestore dell'infrastruttura si conforma al principio di indipendenza delle funzioni essenziali del medesimo gestore, separazione contabile o costituzione di strutture aziendali autonome e distinte, sotto il profilo patrimoniale e contabile, per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia;
- all'art. 5 del medesimo Decreto è inoltre previsto che "*qualora l'impresa ferroviaria svolga attività connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, sono tenuti separati i bilanci, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria, e sono pubblicati, da un lato, per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e, dall'altro, per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro e deve avere apposita evidenza contabile*" ed inoltre che "*i conti relativi ai diversi settori di attività sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici percepiti da un settore di attività ad un altro, sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali*";
- gestore dell'infrastruttura, secondo quanto previsto dall' 11, co. 1 del D.Lgs. 112/2005 è una entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa;
- in tema di "funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura", così come definite dalla lettera *b-septies*) dell'art. 3, co. 1 del D.Lgs. m. 112/2015 deve inoltre precisarsi che "*nessuna entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale può esercitare un influenza determinante sulle decisioni del gestore dell'infrastruttura relative alle funzioni essenziali*";
- gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, agli impianti di servizio ed ai servizi forniti in tale ambito (art. 13, co. 2, D.Lgs. n. 112/2015), in tal caso Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole (art. 17, co. 10, D.Lgs. n. 112/2015);
- il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, determina il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso (art. 17, co. 2, D.Lgs. n. 112/2015);

e che, per quanto attiene le ferrovie non interconnesse

- l'art. 2, co. 4 del D.Lgs. n. 50/2019 prevede che sulle reti in cui esiste un solo soggetto integrato, come nel caso di FAL s.r.l. che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto sulla propria rete, i compiti e le responsabilità che il Decreto attribuisce ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie sono da considerarsi attribuiti al soggetto integrato esercente.

Preso atto che

- l'art. 8, co. 1 del D.Lgs. n. 50/2019 i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza (SGS) al fine di garantire che il sistema ferroviario raggiunga almeno gli obiettivi comuni di sicurezza (CST - Common Safety Target), sia conforme ai requisiti di sicurezza contenuti nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e che siano applicati gli elementi pertinenti dei metodi comuni di sicurezza (CSM – Common Safety Method) e le norme nazionali;
- per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, ogni gestore dell'infrastruttura deve ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'ANSFISA (art. 11, co. 1, D.Lgs. n. 50/2019) la quale, valida per cinque anni, attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura;
- limitatamente alla reti ferroviarie isolate, ogni soggetto che opera su di esse, deve ottenere un certificato di idoneità all'esercizio da parte dell'ANSFISA. Tale certificato prova che il soggetto richiedente ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista, corrispondente alla singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro (art. 28, c. 1, D.Lgs. n. 50/2019);
- per garantire la continuità del servizio ferroviario dopo l'entrata in vigore del presente decreto sulle reti ferroviarie isolate, resta fermo il quadro regolatorio vigente fino all'adozione delle nuove disposizioni adottate dall'ANSFISA e i soggetti interessati sono autorizzati a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti rilasciati da ANSFISA ed Amministrazioni competenti prima del 01/07/2019, fino al rilascio del certificato di idoneità all'esercizio (art. 31, co. 3, D.Lgs. n. 50/2019);
- con circolare prot. ANSF n. 9956/2016 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ggi ANSFISA) ha emanato i provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al DM 5 agosto 2016;
- con circolare prot. ANSF n. 13666 ha emanato "*Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti individuate dal decreto ministeriale di cui all'art. 2,comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50*";
- il Decreto n. 1/2019 ha stabilito le "*Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti*";
- il Decreto n. 3/2019 ha stabilito la "*Disciplina delle regole e delle procedure, ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti*".

Dato atto che:

- la Regione Puglia, ad oggi, ha in essere i seguenti contratti di servizio per l'esercizio delle ferrovie ex art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997

operatore economico	contratto di servizio	rete ferroviaria di riferimento	OSP e prestazioni	scadenza
Ferrovie del Gargano s.r.l.	rep. 011019 del 29.12.2009	intera rete (linea San Severo – Peschici C.))	Servizio ferroviario, servizio automobilistico sostitutivo e/o integrativo e gestione dell'infrastruttura ferroviaria	31.12.2021
Ferrovie del Gargano s.r.l.	rep. 01124 del 29.05.2009	intera rete (linea Lucera-Foggia)	Servizio ferroviario e gestione dell'infrastruttura ferroviaria	30.06.2049
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	rep. 011095 del 30.12.2009	intera rete di competenza pugliese (Linea Bari - Altamura e linea Altamura - Gravina in P.)	Servizio ferroviario, servizi automobilistico sostitutivo e/o integrativo e gestione dell'infrastruttura ferroviaria	31.12.2021
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 019362 del 05.07.2017	intera rete (Linea Bari – q.re San Paolo (Cecilia))	Servizio ferroviario e gestione dell'infrastruttura ferroviaria	31.12.2021

Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 015049 del 31.05.2013	intera rete (Linea Bari – Barletta (variante Aeroporto))	Servizio ferroviario, servizi automobilistico sostitutivo e/o integrativo e gestione dell'infrastruttura ferroviaria	31.12.2021
Ferrotramviaria s.p.a.	rep 10999 del 17.12.2009	intera rete (Linea Bari – Barletta)	Servizio ferroviario, servizi automobilistico sostitutivo e/o integrativo e gestione dell'infrastruttura ferroviaria	31.12.2021
Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici s.r.l.	rep. 011020 del 29.12.2009	intera rete	Servizio ferroviario, servizi automobilistico sostitutivo e/o integrativo e gestione dell'infrastruttura ferroviaria	31.12.2021

con i quali, tra le altre cose:

- all'art. 2 (oggetto) sono disciplinati *"[…] gli obblighi reciproci e le modalità di esecuzione delle prestazioni di trasporto pubblico ferroviario […]*";
- all'art. 8 è inoltre definito, tra gli altri, l'importo per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e, successivamente, al co. 3 (o c.o. 4) è precisato che "*Resta ad esclusivo carico della Società il rischio di impresa connesso ad ogni eventuale disavanzo gestionale non coperto, per qualsiasi causa, dai corrispettivi di cui al precedente punto 1 o da ricavi di ogni genere.*"
- all'art. 11 è riportato l'impegno della Società ad assicurare "*il regolare accesso ai treni nelle stazioni e fermate […]"*;
- all'art. 15 si riscontra l'impegno ad assicurare tutta la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura necessaria a garantire: - la sicurezza nell'espletamento del servizio di trasporto; - la sicurezza della clientela nelle fasi propedeutiche e successive al trasporto nell'ambito delle stazioni/ fermate ferroviarie; - la regolare marcia dei treni; - il regolare accesso e deflusso dalle stazioni e dalle fermate ferroviarie della clientela; - una adeguata assistenza alla clientela; - una adeguata informazione alla clientela;
- all'art. 16, co. 1 prevede "*Per lo svolgimento dei servizi oggetto del presente contratto, la regione concede in uso alla società, che accetta, tutti i beni mobili e immobili, nello stato in cui si trovano, trasferiti a titolo gratuito dallo Stato alla Regione ai sensi del DPCM 16.11.2000, nonché quelli acquisiti e acquistati successivamente con risorse statali e/o regionali […]*";
- al c. 4 dell'art. 16 è previsto l'impegno, da parte della società, "*a conservare in buono stato tutti i beni, gli impianti, le infrastrutture di cui ai punti precedenti assicurandone sotto la propria esclusiva responsabilità la funzionalità, la sicurezza, la conformità e l'eventuale adeguamento alla normativa vigente, ed assumendo a proprio carico tutti i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché tutti gli eventuali oneri finanziari di qualsiasi natura comunque connesso all'impiego dei beni*";
- al c. 8 del medesimo art. 16 è previsto che la società fa propri, oltre ai ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, *"[…] ogni altro ricavo connesso, anche indirettamente, all'esercizio del trasporto pubblico e alla gestione dei beni di cui al presente articolo.*";
- all'art. 17 recita "*La Regione può sottoscrivere accordi di programma con la società per regolare eventuali investimenti finanziati, in tutto o in parte, dalla Società, prevedendo una durata temporale superiore ai limiti del presente contratto, in relazione alla natura e consistenza degli investimenti trattati*";
- all'art. 18 c.1 prevede l'impegno della società a strutturare, per i servizi oggetto del contratto, il conto economico per dettagliati centri di costo e ricavo, separando contabilmente l'attività di gestione dell'infrastruttura ed evidenziando i criteri di diversa attribuzione dei centri di costo e ricavo, nonché gli indici di produttività;

– i contenuti di tali contratti di servizio, per ciò che attiene l'infrastruttura ferroviaria consentono di identificare, tra l'altro, le società quali soggetto gestore dell'infrastruttura (art. 3, co. 1, lett. b, D. Lgs. n.

112/2015) e di soggetto operatore d'impianto di servizio (art. 3, co. 1, lett. m)). Alle medesime società, inoltre, sono demandate le attività di:

i. l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria (lett. b-*ter*));
ii. la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (lett. b-*quater*)) e degli impianti di servizio (lett. m) nonché di tutti gli altri beni mobili ed immobili nelle disponibilità del soggetto gestore;
iii. rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria (lett. *b-quinquies*)
iv. le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura (lett. *b-septies*));

- con DGR n. 1480/2017 è stata disposta l'aggiudicazione diretta, ex art. 5, par. 6 del Reg. (CE) 1370/2007, in favore delle società: Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., per Ferrotramviaria s.p.a. e per Ferrovie del Gargano s.r.l. a decorrere dal 1 ottobre 2018 e sino al 31.12.2027, prorogabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del citato Regolamento;
- Con DGR 2182/2020 è stata disposta l'aggiudicazione diretta, ex art. 5, par. 6 del Reg. n. 1370/2007 in favore della società Ferrovie del sud est e servizi automobilistici s.r.l. a decorrere dal 01.01.2022 e sino al 31.12.2031, subordinando il perfezionamento dell'affidamento "(i) dopo l'avvenuto rilascio, alla medesima impresa ferroviaria, del Certificato di Sicurezza da parte della ANSFISA, (ii) dopo la definizione delle pendenze in atto con Regione Puglia, nonché (iii) a valle della definizione della controversia in merito alla legittimità dell'acquisizione della stessa società da parte di Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.";
- le tre autonome condizioni sospensive, di cui al precedente alinea p.ti (i), (ii) e (iii), risultano ad oggi non ancora verificatesi;
- risultano in corso di sottoscrizione i contratti di servizio per l'esercizio del servizio di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia relativi all'affidamento occorso con DGR n. 1480/2017 con i soggetti: Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., per Ferrotramviaria s.p.a. e per Ferrovie del Gargano s.r.l. per il periodo 01.01.2022 – 31.12.2033, i cui schemi risultano approvati con Deliberazioni della Giunta regionale, rispettivamente, nn. 2003/2021, 2002/2022 e 2004/2023;
- attualmente le Società innanzi descritte operano secondo il regime di "impresa a integrazione verticale", così come definita all'art. 3, co. 1, lett. *uu-bis*) del D.Lgs. n. 112/2015;
- Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l. ha delegato, ai sensi dell'art. 11-*ter*, co. 1 del D.Lgs. n. 112/2015 le funzioni di "*allocation body*" a RFI s.p.a.;
- le Società Ferrotramviaria s.p.a. e Ferrovie del Gargano s.r.l. hanno delegato al Consorzio Ferrovie Pugliesi s.c. a r.l., ai sensi dell'art. 11-*ter*, co. 1 del D.Lgs. n. 112/2015, le funzioni di "*allocation body*".

Considerato che

- l'Accordo di Programma tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione Puglia, sottoscritto il 23 marzo 2000 ai sensi dell'art. 8 del citato D.Lgs. n. 422/1997, ha trasferito alla Regione le funzioni amministrative e programmatorie relative ai servizi in concessione a Ferrotramviaria s.p.a., Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., Ferrovie del Gargano s.r.l. e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici e che all'attuazione di tali conferimenti e all'attribuzione delle relative risorse si è provveduto con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 novembre 2000 "*Individuazione e trasferimento alle regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e compiti conferiti ai sensi degli articoli 8 e 12 del Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 in materia di trasporto pubblico locale*";
- l'art. 4 dell'Accordo di Programma citato, stabilisce che la Regione subentra allo Stato in qualità di Ente Concedente, alla data di efficacia dell'accordo, anche con riferimento alle concessioni in essere alla stessa data intestate alle gestioni Commissariali ovvero alle società derivate dalla loro trasformazione;
- il DPCM 16/11/2000 stabilisce che l'Accordo di Programma citato trova applicazione a decorrere dal 1° gennaio 2001;
- ai sensi dell'art. 3 dell'Accordo di Programma citato sono stati trasferiti a titolo gratuito alla Regione Puglia i beni, gli impianti e le infrastrutture delle ex Gestioni Commissariali Governative Ferrovie del Sud

Est e Ferrovie Appulo Lucane nonché i beni, gli impianti e le infrastrutture concessi in uso alle ex società concessionarie Ferrotramviaria S.p.A. e Ferrovie del Gargano;

- in relazione a taluni beni immobili nella disponibilità degli attuali gestori ferroviari regionali, è ancora in corso il perfezionamento delle relative procedure di trasferimento previsto dal DPCM 16/11/2000. Infatti ad oggi è stato perfezionato il trasferimento al demanio ferroviario regionale dei cespiti immobiliari (terreni e fabbricati) di pertinenza delle linee ferroviarie come segue:

GESTORE	VERBALI	DATA	LINEA	COMUNI INTERESSATI
Ferrovie del Sud Est e servizi Automobilistici srl	Verbale di trasferimento e consegna	09/05/2013	Novoli - Gagliano	Novoli - Carmiano - Arnesano - Copertino - Nardò - Galatone - Seclì - Neviano - Tuglie - Parabita - Matino - Casarano - Ugento - Taurisano - Acquarica del Capo - Presicce - Salve - Morciano - Castrignano del Capo - Carmiano - Gagliano
	Verbale di trasferimento e consegna	09/05/2013	Martina Franca - Lecce	Martina Franca - Cisternino - Ostuni - Ceglie Messapica - Francavilla Fontana - Oria - Manduria - Erchie - San Pancrazio Salentino - Campi Salentina - Novoli - Lecce
	Verbale di trasferimento e consegna	09/05/2013	Casarano - Gallipoli	Gallipoli - Taviano - Racale - Melissano - Casarano
	Verbale di trasferimento e consegna	09/05/2013	Maglie - Otranto	Otranto - Giurdignano - Cannole - Maglie - Cursi - Palmariggi
	Verbale di trasferimento e consegna	09/05/2013	Lecce - Gallipoli	Alezio - Cavallino - Galatina - Galatone - Gallipoli - Nardò - Sannicola - San Cesario di Lecce - San Donato di Lecce - Soleto - Sternatia - Zollino
	Verbale di trasferimento e consegna	09/05/2013	Zollino - Gagliano	Alessano - Andrano - Corigliano d'Otranto - Gagliano del Capo - Miggiano - Montesano - Muro Leccese - Poggiardo - Sanarica - Spongano - tiggiano - Tricase - Zollino
	Verbale stralcio di Trasferimento e consegna	20/06/2019	Linea 1 Bari - Taranto	Noicattaro
	da completare		Linea 1 Bari - Taranto	
	da completare		Linea 1- bis Mungivacca - Putignano	
Ferrotramviaria S.p.A	Verbale N. 1 di trasferimento e consegna	20/02/2018	Bari - Barletta	Terlizzi
	Verbale N. 2 di trasferimento e consegna	20/02/2018	Bari - Barletta	Trani
	Verbale N. 3 di trasferimento e consegna	20/06/2019	Bari - Barletta	Ruvo
	Verbale N. 4 di trasferimento e consegna	14/04/2021	Bari - Barletta	Corato
Ferrovie del Gargano srl	Verbale di Trasferimento e consegna	24/02/2012	San Severo - Peschici (Tracciato storico)	San Severo - Apricena - San Nicandro Garganico - Cagnano Varano - Carpino - Ischitella - Rodi Garganico -Vico del Gargano -
	Verbale di Trasferimento e consegna	20/11/2014	Foggia - Lucera	Foggia - Lucera
Ferrovie Appulo Lucane srl	da completare		Bari - Matera	

- pertanto, a meno di limitate situazioni puntuali distribuite sulla rete salentina di FSE e sulla linea San Severo – Peschici di Ferovie del Gargano, le necessità di perfezionamento più consistenti riguardano il trasferimenti dei cespiti immobiliari afferenti alla quasi totalità della linea 1 Bari – Taranto e della linea 1 Bis Mungivacca – Putignano gestite da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici srl, ai tratti della linea Bari – Barletta, gestita da Ferrotramviaria S.p.A., ricadenti nei comuni di Bari, Bitonto, Andria e Barletta ed all'intera linea pugliese gestita da Ferrovie Appulo Lucane;
- in attuazione dell'Accordo di Programma 23.03.2000, lo Stato ha provveduto a trasferire alla Regione annualmente, e fino all'esercizio 2010, le risorse relative al Fondo comune per il rinnovo impianti fissi e materiale rotabile ex Lege n. 297/78 nei limiti previsti per ogni singola ferrovia. Ad oggi risultano in fase di esecuzione alcuni interventi a valere su tale fondo;
- inoltre, in adempimento al Accordo di Programma 2000, la Regione ha sottoscritto con il MIT in data 23.12.2002 "l'Accordo ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs 281/97 ai fini dell'attuazione dell'art.15 del D.Lgs 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti e successivi ulteriori accordi Integrativi di cui l'ultimo datato 17.04.2019;
- l'Accordo di Programma sottoscritto in data 23.12.2002 individua dettagliatamente le società ferroviarie e gli interventi da attuare al fine del risanamento tecnico economico delle infrastrutture e delle aziende

esercenti i servizi di delega, nonché le fonti di finanziamento per la realizzazione degli stessi, tra cui vi sono anche le risorse derivanti dalle Leggi nn., 211/92, 611/96 e 810/96;

- la Legge 611/96 ha rifinanziato il fondo previsto dalla legge 910/86, è necessario evidenziare che l'art. 3 comma 3 della Legge n. 385/1990 afferma che "*Per le ferrovie di cui al comma 1 che abbiano acceso mutui ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, la scadenza delle relative concessioni e' prorogata, ove necessario, fino al completamento delle operazioni di collaudo delle opere di ammodernamento e di potenziamento e, comunque, di non oltre cinque anni dal termine di ultimazione delle opere stesse*";
- ad oggi risultano ancora in fase di realizzazione e collaudo diversi interventi di competenza delle ferrovie in argomento, a titolo esemplificativo si evidenziano i seguenti interventi:

  i. Ferrovie del Sud-Est: ha diversi interventi ancora in essere, il più rilevante è l'intervento n. 13 Accordo di Programma 2002 "Collegamento Bari-Mungivacca" per i quali sono stati avviati gli interventi di soppressione del PL al km 4+116 e realizzazione del sottopasso carrabile in Bari Mungivacca, ed è in fase di avvio la soppressione del PL al Km 0+400 con il cofinanziamento a valere sulle risorse della delibera CIPE n. 62/2011 e 92/2012 per il quale è prevista la conclusione dei lavori in 24 mesi anche in considerazione della strategicità dell'opera, che è funzionale alla futura realizzazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana del quadruplicamento della linea ferroviaria Bari-Taranto (denominato "Nodo di Bari: Bari Sud (variante tratta Bari C.le – Bari TM)" variante di tracciato della linea ferroviaria nazionale Bari – Lecce tra Bari Centrale e Bari Torre a Mare), progetto di Legge Obiettivo di cui al D.Lgs. 163/2006, il cui Progetto Definitivo è stato approvato con Delibera CIPE n. 1 del 28 gennaio 2015 (G.U. n. 184 del 10 agosto 2015);
  ii. Ferrovie del Gargano: intervento n. 2 Accordo di Programma 2014 "Nodo di Interscambio Ferro-Gomma in corrispondenza della stazione RFI di San Severo, attualmente in corso di esecuzione;
  iii. Ferrotramviaria, ha diversi interventi ancora in essere, il più rilevante è quello relativo alla realizzazione di "Sistemi sicurezza marcia treni SSC (attrezzaggio completo linea Bari-Ruvo ed installazione sottosistemi di bordo rotabili)" previsto dall'intervento n. 3 dell'Accordo di Programma 2008.

Considerato altresì che:

- ad oggi, risultano in corso i seguenti ulteriori lavori sulla rete ferroviaria pugliese:

soggetto attuatore	investimento in corso
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	Raddoppio del binario della tratta Bari Mungivacca-Noicattaro, dal km 4+450 al km 15+110, incluso l'interramento della linea e delle stazioni di Triggiano e Capurso tra il km 6+945 e il km 10+920 lungo l'attuale sede
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	Metropolitana di superficie Martina/Lecce/Gagliano. Elettrificazione ed eliminazione PL
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	CIPE 54/2016 Asse Tematico F – Linea Azione "Sicurezza Ferroviaria" - Investimenti sulla rete per sicurezza ferroviaria
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	CIPE 98/2017 - ASSE C_ARMAMENTO BARI TARANTO_FSC 2014_2020 - Potenziamento infra-struttura ferroviaria linea Bari – Taranto
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	Soppressione del Passaggio a Livello al Km 0+800 della linea ferroviaria FSE Bari-Taranto
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	Lavori di realizzazione di sottosistemi di terra (SST) SCMT ENCODER Anello di Bari

soggetto attuatore	investimento in corso
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	Armamento ferroviario dell'anello di Bari
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	Automazione di 26 passaggi a livello di linea a filo
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	Adeguamento tecnologico delle apparecchiature di passaggi a livello di linea automatici
Ferrovie del Gargano s.r.l.	DELIBERA CIPE 54/2016 ASSE F - SICUREZZA FERROVIARIA - Impianto di video ispezione della sede ferroviaria nelle trincee (circa 1200 metri) per la sicurezza della circolazione ferroviaria dalla caduta massi.
Ferrovie del Gargano s.r.l.	DELIBERA CIPE 54/2016 ASSE F - SICUREZZA FERROVIARIA - Impianto antintrusione animali (bovini) sulla sede ferroviaria
Ferrovie del Gargano s.r.l.	DELIBERA CIPE 54/2016 ASSE F - SICUREZZA FERROVIARIA - N. 10 Stazioni di controllo per il monitoraggio e controllo da remoto
Ferrovie del Gargano s.r.l.	DELIBERA CIPE 54/2016 ASSE F - SICUREZZA FERROVIARIA - Impianto RTB: 1)Adeguamento postazione esistente; 2)Implementazione postazione stazione di Sannicandro
Ferrovie del Gargano s.r.l.	DELIBERA CIPE 54/2016 ASSE F - SICUREZZA FERROVIARIA - Implementazione del Sistema Controllo Marcia Treno nella tratta Ischitella-Peschici
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO Interramento Andria Nord (lotto 17)
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI (Lotto 18)
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione viabilità Via Veneto (Lotto 19)
Ferrotramviaria s.p.a.	Lavori di realizzazione del sottosistema di terra (SST) SCMT Encoder Tratta Barletta - Andria della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO Raddoppio tratta Corato-Andria Sud (Lotto 16)
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO SCMT Raddoppio tratta Corato-Andria Sud (Lotto 16)
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO - Comune di Bitonto Parcheggio Stazione ed adeguamento (Lotto 7)
Ferrotramviaria s.p.a.	Soppressione del PL al Km 16+524 nel Comune di Bitonto (via per S.Spirito) CIPE 98/2017
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO - Comune di Corato Parcheggio di scambio ed Adeguamento Stazione (Lotto 14)
Ferrotramviaria s.p.a.	Realizzazione di n. 3 impianti di Rilevamento Temperature Boccole/Freni, nel rispetto delle disposizioni dell'ANSF, da installare rispettivamente in prossimità della stazione di Fesca e della stazione di Bitonto (due Punti di Rilevamento monodirezionali) e della Stazione di Barletta (un Punto di Rilevamento bidirezionale) sulla linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta
Ferrotramviaria s.p.a.	Realizzazione di n. 5 impianti di Protezione Automatica Integrativa – Passaggi a Livello (PAI-PL), da installare ai PP.L. progressive 18+360, 26+311, 34+916, 65+151 della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Soppressione P.L. km 34+916 (MADONNA DELLE GRAZIE) (Lotto 10)
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Creazione rotatoria su rampa innesto S.P. 231 (Riorganizzazione viaria per la soppressione del PL al km 35+635) (Lotto 11)
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Soppressione P.L. km 36+779 Parcheggio di scambio ed Adeguamento Stazione (Lotto 12)
Ferrotramviaria s.p.a.	Realizzazione sottopasso Viale Lilium Terlizzi
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO - Comune di Terlizzi Stazione, parcheggio, viabilità urbana e percorsi pedonali (Lotto 9)

soggetto attuatore	investimento in corso
Ferrotramviaria s.p.a.	Integrazione ed adeguamento agli schemi di principio vigenti nella logica dell'ACCM di Fesca San Girolamo per n. 5 PL di stazione al km 3+684, km 3+827, km 18+359, km 29+555, km 36+316, nella tratta Bari-Bitonto-Terlizzi-Ruvo della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta
Ferrotramviaria s.p.a.	Adeguamento del Sistema per la rimozione dei Punti Informativi SCMT posati in prossimità delle punte scambi/traverse limite per la gestione del punto di riduzione velocità sugli scambi e non in asse al segnale di protezione al fine di rendere il sistema SCMT conforme alle SRS SCMT, nella tratta Bari-Bitonto-Terlizzi-Ruvo della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta
Ferrotramviaria s.p.a.	Integrazione dei PL di linea con il sistema di distanziamento esistente (BABcc) attraverso la realizzazione di n. 13 SPL23 al km 9+504, km 16+524, km 19+316, km 20+660, km 21+934, km 24+348, km 26+777, km 27+311, km 28+429, km 31+576, km 32+915, km 34+916, km 35+649, con conseguente adeguamento del sistema SCMT, nella tratta Bari-Bitonto-Terlizzi-Ruvo della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta
Ferrotramviaria s.p.a.	GRANDE PROGETTO - Comune di Bari Nodo di interscambio Bari Lamasinata (Lotto 2)
Ferrotramviaria s.p.a.	Metropolitana di Bari Centrale-Quartiere S.Paolo_Prolungamento tratta Cecilia-Regioni CIPE 54/2016
Ferrotramviaria s.p.a.	Fermata "Torricella" della Ferrovia Bari - Barletta CIPE 98/2017
Ferrotramviaria s.p.a.	Completamento trasporto regionale, piazzale ovest Bari Centrale
Ferrotramviaria s.p.a.	Completamento Quadruplicamento Bari Parco Nord Bari Centrale
Ferrotramviaria s.p.a.	Interconnessione_FBN_RFI_Fesca_Parcheggio Autobus
Ferrotramviaria s.p.a.	Rimodulazione delle distanze dei PBA, rimozione del sistema Train Stop ed attrezzaggio con sistema SCMT della tratta a doppio binario esistente Fesca San Girolamo – Cecilia della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Quartiere San Paolo
Ferrotramviaria s.p.a.	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Girolamo (FNB) – Binario V ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Girolamo (FNB)
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	Potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Bari-Matera e tratta metropolitana Toritto/Bari - realizzazione dei sovrappassi pedonali nelle stazioni di Palo del Colle, Binetto, Grumo e Toritto delle Ferrovie Appulo Lucane e innalzamento marciapiedi passeggeri nelle stazioni di Bari Centrale, Bari Scalo, Palo del Colle, Binetto, Grumo, Toritto e fermate Bari Policlinico - LOTTO III
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	"Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km 3+885 della linea ferroviaria Bari Matera" BARI - CIPE 98/2017
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	"Realizzazione della fermata ferroviaria di Bari Sant'Andrea, alla progressiva km 5+360 della linea ferroviaria Bari Matera. Realizzazione di un tratto di raddoppio ferroviario, dal km 4+850 al km 5+490 della linea Bari – Matera"- CIPE 98/2017
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	Fermata "Libertà" delle Ferrovie Appulo Lucane BARI - CIPE 98/2017
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	Linea Bari-Altamura-Matera delle Ferrovie Appulo Lucane srl. Potenziamento e velocizzazione della tratta Bari/Toritto. (Raddoppio Bari Policlinico - Bari S. Andrea) LOTTO IV
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	Rinnovo armamento tratta Mellitto-Pescariello
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	Raddoppio selettivo posto di movimento Mellitto
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	Potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Bari-Matera e tratta metropolitana Toritto-Bari - raddoppio della linea ferroviaria Bari Matera tra le stazioni di Palo e di città di Modugno - LOTTO II

Premesso altresì che:

- l'accesso all'infrastruttura ferroviaria ed agli impianti connessi, nei modi e nei termini fissati dall'*"allocation body"*, sono regolate attraverso contratti, accordi e/o intese tra e imprese ferroviarie (richiedenti capacità ferroviaria ed accesso agli impianti) e il gestore dell'infrastruttura conclusi anticipatamente rispetto al cambio di orario programmato per il quale deve essere impegnata la capacità ferroviaria per l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale;
- il servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, della gestione degli impianti fissi connessi, nonché della manutenzione ordinaria e straordinaria della medesima, così come riveniente dalle prestazioni oggetto dei contratti di servizio in essere con Regione Puglia è elemento essenziale ed imprescindibile per garantire la continuità dell'esercizio in sicurezza dei servizi di trasporto ferroviario operati sulle medesime infrastrutture;
- garantire la continuità del servizio di gestione dell'infrastruttura, di cui ai contratti di servizio in scadenza al prossimo 31.12.2021 scongiura, al contempo, il rischio di interruzione del pubblico servizio di trasporto o di arrecare perturbazioni, al medesimo, tali da degradarne gli attuali standard di regolarità e sicurezza.

Considerato che:

- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 2083 del 13/12/2021 ha disposto di "*individuare, nell'ambito del nuovo ciclo di programmazione di investimenti […] dallo schema di decreto PNRR e dalla nuova programmazione settennale dei fondi europei in itinere (2021_2027), gli attuali gestori dell'infrastruttura ferroviaria regionale […], in qualità di concessionari, "Soggetti Attuatori", ciascuno per quanto di competenza*";
- le straordinarie condizioni di necessità ed urgenza di procedere al mantenimento in esercizio ed in sicurezza le reti ferroviarie regionali al fine di scongiurare l'interruzione dei relativi servizi di trasporto pubblico ferroviario o di arrecare perturbazioni tali da degradarne gli attuali standard di regolarità e sicurezza, nonché al fine di consentire la realizzazione degli investimenti in corso di esecuzione e di quelli previsti, nel rispetto delle scadenze, anche intermedie, fissate nell'ambito del PNRR e nel PNC, senza che ciò comprometta sicurezza, affidabilità e piena operatività delle reti ferroviarie in argomento.

Verificato che:

- l'art. 164 del D.Lgs. n. 50/2016 individua (Allegato II - Attività svolte dalle amministrazioni aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori di cui all'articolo 164, comma 1) l'attività di *"[…]messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario […] "* tra le concessioni di servizi cui si applicano le disposizioni di cui alla "parte III - contratti di concessione" ovvero le norme applicabili alle procedure di aggiudicazione dei relativi contratti di concessione;
- l'ordinamento giuridico dell'Unione e, dunque, il D.Lgs. n. 50/2016, riconosce l'attività di gestione e messa a disposizione di infrastrutture ed impianti funzionali all'esercizio dei servizi di trasporto, quale tipica missione dei pubblici poteri che è possibile esercitare attraverso soggetti di diretta promanazione di Enti pubblici;
- il D.Lgs. n. 50/2016 all'art. 192 codifica l'ammissibilità dell'affidamento diretto per contratti stipulati da un ente aggiudicatore con un'impresa collegata, introducendo una deroga al principio generale della necessità della procedura ad evidenza pubblica;
- l'art. 5 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm. e ii, sancisce la non applicabilità della disciplina del D. Lgs. n. 50/2016 quando l'ente aggiudicatore affida una concessione o un appalto (rientrante in un settore speciale, quale è il trasporto) ad un'impresa collegata qualora siano soddisfatte le condizioni di cui al co. 1 del medesimo articolo;
- al co. 2 del citato art. 5 sono definite le condizioni necessarie affinchè un possa considerarsi esercitare su una persona giuridica un controllo analogo, specificando, dunque, la legittimazione della deroga sopradescritta, fondata sulla sussistenza del rapporto di collegamento, in forza del quale l'impresa

collegata si qualifica come una promanazione del soggetto aggiudicatore, secondo la definizione fornita dall'art. 5, co. 1;

- la deroga, di cui innanzi, in tema di concessioni di servizi, disciplinata anche dalla Direttiva (UE) n. 2014/23, avente ad oggetto, come espressamente previsto dall'allegato 2 punto 3, anche quelle attività relative alla messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario, è attuabile qualora il Concessionario sia un'impresa collegata, cioè un'impresa su cui l'ente aggiudicatore possa esercitare, direttamente o indirettamente, un'influenza dominante, e almeno l'80% del fatturato totale realizzato in media negli ultimi tre anni dall'impresa collegata provenga dalla prestazione di servizi all'ente aggiudicatore o alle altre imprese cui è collegata;
- sulla legittimazione all'affidamento *in-house*, in deroga ai principi di ricorso al mercato per i servizi di interesse economico e generale, si è espresso anche il Consiglio di Stato (da ultimo Sez. I, n. 1374 del 3 agosto 2021, e n. 1389 del 7 maggio 2019, nonché Sez. III, n. 1385 del 25 febbraio 2020), equiparando il soggetto c.d. *in-house* ad un "ufficio interno" dell'ente pubblico che l'ha costituita, ribadendo, dunque, non sussistere tra l'Ente e la società un rapporto di alterità sostanziale, ma solo formale, in forza del quale rapporto trova giustificazione l'affidamento diretto, senza previa gara, di un appalto o di una concessione;
- sul tema è intervenuta anche la Corte di Giustizia dell'Unione Europea (Sezione IX, ord. 6 febbraio 2020, C-89/19, C-90/19, C-91/19 – Rieco s.p.a.) ritenendo conforme al diritto dell'Unione l'art. 192 del D.Lgs. n. 50/2016 che subordina la conclusione di un "*contratto in-house*" alla dimostrazione, da parte dell'amministrazione aggiudicatrice, dei vantaggi per la collettività specificamente connessi al ricorso all'operazione interna.

Considerato inoltre:

- che l'avvio, dall'anno 2022, dei contratti di servizio, con Regione Puglia, per il trasporto di passeggeri per ferrovia il cui corrispettivo è definito secondo gli artt. 4 e 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 espone, per ogni anno di validità, esplicitamente la previsione dei costi sostenuti dall'impresa ferroviaria relativi al pacchetto minimo di accesso e dei costi relativi ai servizi offerti dall'operatore d'impianto;
- che per quanto attiene il soggetto Ferrovie del Gargano s.r.l. l'avvio del nuovo contratto di servizio, dall'anno 2022, coinvolge l'assolvimento delle relative OSP sull'intera rete, contemplando dunque anche la linea Foggia-Lucera, nonostante l'attuale contratto di servizio (rep. 01124 del 29.05.2009) preveda una scadenza al 31.06.2049;
- relativamente a tale ultimo contratto di servizio rep. 01124 del 29.05.2009 in essere con Ferrovie del Gargano s.r.l. pur non in scadenza al 31.12.2021, stante il contratto di servizio di trasporto pubblico, di cui alla DGR 2204/2021, in corso di sottoscrizione con il medesimo soggetto, risulta comunque necessario procedere alla rideterminazione, a consuntivo, del corrispettivo contrattuale effettivamente riconoscibile;
- che la quota parte del corrispettivo contrattuale relativo all'attività di gestione dell'infrastruttura indicato in tutti i contatti di servizio (relativamente alla prestazione di gestione infrastruttura) attualmente vigenti assume natura di importo massimo riconoscibile al soggetto a fronte delle prestazioni rese ed ha necessità di essere adeguato annualmente, a consuntivo, anche in considerazione dei ricavi rivenienti dall'accesso ed utilizzo, da parte delle imprese ferroviarie, dell'infrastruttura e di impianti e/o di altri ricavi pertinenti;
- necessario adempiere a quanto previsto dall'art. 5 e dall'art. 16 del D.Lg.s n. 112/2015;
- la necessità di accompagnare le attività prodromiche alla verifica della praticabilità di un modello di gestione *in-house providing* dell'infrastruttura ferroviaria pugliese e dei servizi connessi, e, dunque, di consentire alla Regione Puglia la progressiva raccolta dei dati e delle informazioni economico gestionali a ciò utili;
- necessario raccogliere tutti gli elementi di riscontro utili alla elaborazione di un catalogo regionale dei servizi e delle prestazioni rese dal soggetto gestore dell'infrastruttura/operatore d'impianto che consenta, per ogni ambito di operatività del medesimo, di quantificare le attività ad esso demandate;
- preminente acquisire, attraverso propria società *in-house*, la titolarità della gestione dell'infrastruttura ferroviaria senza che ciò comprometta il regolare esercizio in sicurezza delle reti, né la regolarità, la qualità e l'affidabilità dei relativi servizi di trasporto;

- di disporre per quanto innanzi, che le Società trasmettano, entro il quindici giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, il conto economico riclassificato e gli altri dati economici e gestionali relativi alle attività del gestore dell'infrastruttura, oltre che gli elementi utili alle pertinenti valutazioni patrimoniali degli asset e dei rami d'azienda, mantenendo il raccordo con il conto economico aziendale, secondo i livelli di dettaglio e conformemente agli schemi di cui alle Delibere ART n. 96/2015 e n. 130/2019, oltre che le informazioni inerenti i livelli occupazionali coinvolti, secondo lo schema di cui in allegato B al presente atto, per costituirne parte integrante;
- che l'art. 15 della L.R. 18/2002 sancisce che l'affidamento provvisorio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale è rilasciato dalla Regione, quando sussistono necessità di verifica dell'interesse pubblico del servizio, ed ha durata non superiore ad un anno, revocabili in ogni tempo e prorogabili eccezionalmente per non più di tre volte.

Per tutto quanto innanzi rappresentato,

GARANZIE DI RISERVATEZZA

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge n. 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

* * *

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. k) della L.R. 7/97, propone alla Giunta di adottare il seguente atto finale disponendo:

1. Di prendere atto di quanto indicato in narrativa, quale parte integrante ed essenziale.
2. Di dare atto della necessità di procedere, in emergenza, al mantenimento in esercizio ed in sicurezza delle reti ferroviarie regionali al fine di scongiurare l'interruzione dei relativi servizi di trasporto pubblico ferroviario o di arrecare perturbazioni tali da degradarne gli attuali standard di regolarità e sicurezza, prestazioni garantite nell'ambito delle prestazioni di cui ai contratti di servizio in essere ed in scadenza al prossimo 31.12.2021.
3. Di dare atto delle straordinarie condizioni di necessità ed urgenza di procedere al mantenimento in esercizio ed in sicurezza le reti ferroviarie regionali anche al fine di non interferire con la realizzazione degli investimenti in corso di esecuzione né con la realizzazione di quelli previsti, così da evitare ripercussioni sulla qualità, regolarità e sicurezza dei servizi di trasporto pubblico operati sulle medesime infrastrutture.
4. Istituire il gruppo di lavoro, supportato da Deloitte Legal starl, giusta Atto Dirigenziale n. 163 del 16/12/2021 del dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, finalizzato alla costituzione della società di capitali a totale partecipazione e sotto il controllo analogo della Regione Puglia dedicata alle attività di gestione e sviluppo unitari dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale, oltre che dei servizi connessi. Il gruppo di lavoro elabora, entro 180 giorni dall'adozione

della presente deliberazione, tutte le proposte di atti propedeutici alle pertinenti valutazioni ed alla successiva costituzione della società tenendo conto delle linee di indirizzo di cui al successivo alinea oltre che della disciplina, anche regolamentare, applicabile in materia. Il gruppo di lavoro è composto da:

- Segretario Generale della Giunta Regionale;
- Direttore del Dipartimento mobilità;
- Direttore del Dipartimento bilancio, affari generali ed infrastrutture.

5. Approvare le linee di indirizzo, in allegato A al presente atto per costituirne parte integrante, finalizzate alla costituzione della società di capitali a totale partecipazione e sotto il controllo della Regione Puglia dedicata alle attività di gestione e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale.
6. Di approvare lo schema di rendicontazione/riclassificazione, in allegato B al presente atto per costituirne parte integrante, utile a ricostruire le informazioni inerenti le componenti economiche riclassificate delle gestioni nonché i livelli occupazionali coinvolti, cui i soggetti gestori sono tenuti a conformare le annuali rendicontazioni sulle gestioni di che trattasi.
7. Di affidare provvisoriamente in proroga, stante la necessità e l'urgenza, senza soluzione di continuità, fino alla data di subentro del nuovo soggetto esercente il servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, e comunque non oltre il 31/12/2022, i seguenti contratti di servizio, relativamente al servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria:

Ferrovie del sud est e servizi automobilistici s.r.l.	rep. 011020 del 29.12.2009
Ferrovie del Gargano s.r.l.	rep. 011019 del 29.12.2009
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	rep. 011095 del 30.12.2009
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 019362 del 05.07.2017
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 015049 del 31.05.2013
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 10999 del 17.12.2009

8. Di dare atto che in considerazione delle valutazioni prodotte dal gruppo di lavoro di cui al precedente p.to 4 nonché in considerazione del preminente e superiore interesse pubblico di armonizzare il completamento degli investimenti in corso oltre quelli di cui alla DGR 2083/2021 con il mantenimento in pieno e continuativo esercizio della reti ferroviarie regionali, l'affidamento provvisorio in proroga di cui al presente atto, a mente dell'art. 15 della L.R. n. 18/2002, "*[…] è revocabile in ogni tempo e prorogabile eccezionalmente per non più di tre volte […]*".
9. Di disporre che i corrispettivi massimi dovuti, per le prestazioni di gestione dell'infrastruttura ferroviaria oggetto di tutti i contratti di servizio in essere, rimangano quelli attualmente singolarmente identificati nei relativi contratti cui va detratta la quota di corrispettivo eventualmente riconosciuta nell'ambito dei contratti di servizio di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, e che, fermo restando tale limite massimo, sia comunque rideterminata, a consuntivo, la quota effettivamente dovuta dei medesimi corrispettivi, e conseguentemente che tale quota sia rideterminata attraverso la consuntivazione, annuale, redatta secondo le misure regolatorie e gli annessi schemi di contabilità regolatoria e rendicontazione/riclassificazione, utili allo scopo, che la Regione Puglia e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti hanno adottato od adotteranno.
10. Di approvare lo schema di atto di affidamento provvisorio in proroga in allegato C alla presente deliberazione, per costituirne parte integrante, da sottoscrivere tra Regione Puglia e società affidataria che prevede - nel rispetto del nuovo termine di scadenza individuato ed al netto della rideterminazione, a consuntivo, della quota effettivamente dovuta dei corrispettivi massimi contrattuali come innanzi descritto - la prosecuzione dei servizi di trasporto automobilistico e di gestione dell'infrastruttura ferroviaria agli stessi patti e condizioni contenuti negli attuali contratti di servizio.
11. Di autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere

l'atto di affidamento provvisorio in proroga, di cui allo schema in allegato C, con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione dell'atto alla data di decorrenza del medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.

12. Di trasmettere il presente atto, per doverosa conoscenza, ai Prefetti della Puglia.
13. Di notificare il presente atto alle società interessate.
14. Di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL *Antonio V. SCARANO*

Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità *Carmela IADARESTA*

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni sulla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità *Vito Antonio ANTONACCI*

L'ASSESSORE PROPONENTE
L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile *Anna MAURODINOIA*

L A G I U N T A

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
- viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

Per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, condivise e approvate:

1. Di prendere atto di quanto indicato in narrativa, quale parte integrante ed essenziale.
2. Di dare atto della necessità di procedere, in emergenza, al mantenimento in esercizio ed in sicurezza delle reti ferroviarie regionali al fine di scongiurare l'interruzione dei relativi servizi di trasporto pubblico ferroviario o di arrecare perturbazioni tali da degradarne gli attuali standard di regolarità e sicurezza, prestazioni garantite nell'ambito delle prestazioni di cui ai contratti di servizio in essere ed in scadenza al prossimo 31.12.2021.
3. Di dare atto delle straordinarie condizioni di necessità ed urgenza di procedere al mantenimento in esercizio ed in sicurezza le reti ferroviarie regionali anche al fine di non interferire con la realizzazione degli investimenti in corso di esecuzione né con la realizzazione di quelli previsti, così da evitare ripercussioni sulla qualità, regolarità e sicurezza dei servizi di trasporto pubblico operati sulle medesime infrastrutture.

4. Istituire il gruppo di lavoro, supportato da Deloitte Legal starl, giusta Atto Dirigenziale n. 163 del 16/12/2021 del dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, finalizzato alla costituzione della società di capitali a totale partecipazione e sotto il controllo analogo della Regione Puglia dedicata alle attività di gestione e sviluppo unitari dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale, oltre che dei servizi connessi. Il gruppo di lavoro elabora, entro 180 giorni dall'adozione della presente deliberazione, tutte le proposte di atti propedeutici alle pertinenti valutazioni ed alla successiva costituzione della società tenendo conto delle linee di indirizzo di cui al successivo alinea oltre che della disciplina, anche regolamentare, applicabile in materia. Il gruppo di lavoro è composto da:
   - Segretario Generale della Giunta Regionale;
   - Direttore del Dipartimento mobilità;
   - Direttore del Dipartimento bilancio, affari generali ed infrastrutture.

5. Approvare le linee di indirizzo, in allegato A al presente atto per costituirne parte integrante, finalizzate alla costituzione della società di capitali a totale partecipazione e sotto il controllo della Regione Puglia dedicata alle attività di gestione e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale.
6. Di approvare lo schema di rendicontazione/riclassificazione, in allegato B al presente atto per costituirne parte integrante, utile a ricostruire le informazioni inerenti le componenti economiche riclassificate delle gestioni nonché i livelli occupazionali coinvolti, cui i soggetti gestori sono tenuti a conformare le annuali rendicontazioni sulle gestioni di che trattasi.
7. Di affidare provvisoriamente in proroga, stante la necessità e l'urgenza, senza soluzione di continuità, fino alla data di subentro del nuovo soggetto esercente il servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, e comunque non oltre il 31/12/2022, i seguenti contratti di servizio, relativamente al servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria:

Ferrovie del sud est e servizi automobilistici s.r.l.	rep. 011020 del 29.12.2009
Ferrovie del Gargano s.r.l.	rep. 011019 del 29.12.2009
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	rep. 011095 del 30.12.2009
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 019362 del 05.07.2017
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 015049 del 31.05.2013
Ferrotramviaria s.p.a.	rep. 10999 del 17.12.2009

8. Di dare atto che in considerazione delle valutazioni prodotte dal gruppo di lavoro di cui al precedente p.to 4 nonché in considerazione del preminente e superiore interesse pubblico di armonizzare il completamento degli investimenti in corso oltre quelli di cui alla DGR 2083/2021 con il mantenimento in pieno e continuativo esercizio della reti ferroviarie regionali, l'affidamento provvisorio in proroga di cui al presente atto, a mente dell'art. 15 della L.R. n. 18/2002, "*[…] è revocabile in ogni tempo e prorogabile eccezionalmente per non più di tre volte […]*".
9. Di disporre che i corrispettivi massimi dovuti, per le prestazioni di gestione dell'infrastruttura ferroviaria oggetto di tutti i contratti di servizio in essere, rimangano quelli attualmente singolarmente identificati nei relativi contratti cui va detratta la quota di corrispettivo eventualmente riconosciuta nell'ambito dei contratti di servizio di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, e che, fermo restando tale limite massimo, sia comunque rideterminata, a consuntivo, la quota effettivamente dovuta dei medesimi corrispettivi, e conseguentemente che tale quota sia rideterminata attraverso la consuntivazione, annuale, redatta secondo le misure regolatorie e gli annessi schemi di contabilità regolatoria e rendicontazione/riclassificazione, utili allo scopo, che la Regione Puglia e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti hanno adottato od adotteranno.
10. Di approvare lo schema di atto di affidamento provvisorio in proroga in allegato C alla presente deliberazione, per costituirne parte integrante, da sottoscrivere tra Regione Puglia e società affidataria

che prevede - nel rispetto del nuovo termine di scadenza individuato ed al netto della rideterminazione, a consuntivo, della quota effettivamente dovuta dei corrispettivi massimi contrattuali come innanzi descritto - la prosecuzione dei servizi di trasporto automobilistico e di gestione dell'infrastruttura ferroviaria agli stessi patti e condizioni contenuti negli attuali contratti di servizio.

11. Di autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'atto di affidamento provvisorio in proroga, di cui allo schema in allegato C, con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione dell'atto alla data di decorrenza del medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
12. Di trasmettere il presente atto, per doverosa conoscenza, ai Prefetti della Puglia.
13. Di notificare il presente atto alle società interessate.
14. Di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO

Iadaresta Carmela
29.12.2021
15:39:48
GMT+01:00

ALLEGATI

ALLEGATO A

Linee di indirizzo finalizzate alla istituzione della società di capitali a totale partecipazione e sotto il controllo della Regione Puglia dedicata alle attività di gestione e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale

Il servizio di interesse economico e generale di gestione unitaria, manutenzione e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale e degli impianti connessi è necessario a perseguire le finalità istituzionali della Regione Puglia oltre che necessario per scongiurare l'interruzione od il degrado prestazionale, anche in termini di sicurezza, del pubblico servizio di trasporto passeggeri per ferrovia.

Per i fini di cui innanzi la Regione Puglia intende verificare la sussistenza delle condizioni per il perseguimento dei medesimi utilizzando il modello dell'*in-house providing*, attraverso la costituzione di un soggetto privatistico a totale partecipazione e sotto il controllo della Regione Puglia.

La costituzione di tale soggetto (la "*società in-house"*) deve perseguire i principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento, oltre che i principi di economicità, imparzialità, efficacia, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica.

* * *

1. Al fine di verificare la sostenibilità del modello di gestione *"in-house"* delle prestazioni di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi, dovranno essere prioritariamente valutate:
   - la possibilità di acquisizione del personale attualmente in forze ai soggetti gestori dell'infrastruttura ferroviaria;
   - gli asset, le giacenze ed il valore residuo di eventuali pertinenti apporti di capitali privati al momento del subentro, proprie afferenti alle attività di che trattasi;
2. La *"società in-house"* dovrà mantenere una posizione di terzietà rispetto agli operatori del trasporto pubblico ferroviario;
3. La *"società in-house"* potrà offrire e realizzare prestazioni in regime di economica di mercato in misura, nei modi e nei termini previsti dall'ordinamento;
4. Al fine di il modello di *governance* della *"società in-house"* dovrà prevedere un Amministratore unico ed un organo di revisione contabile designati dalla Giunta regionale.
5. La *"società in-house"* agisce ed opera in forze una concessione del servizio di gestione e sviluppo dell'infrastruttura e degli impianti connessi, ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016;
6. Nel dettaglio, i rapporti con la Regione Puglia saranno disciplinati attraverso contratti di servizio con i quale la Regione può riconoscere un corrispettivo per ogni prestazione resa.
7. La *"società in-house"* dovrà prevedere nell'oggetto sociale almeno le seguenti attività:
   a) assunzione di concessioni e licenze per la costruzione, lo sviluppo e l'esercizio di linee di pubblici trasporti ferroviari, nonché il rilievo delle stesse;
   b) i servizi connessi all'attività di gestore dell'infrastruttura, gestore di stazione e operatore di impianto, ivi inclusi i servizi di commercializzazione di titoli di viaggio, la locazione di impianti ferroviari, nodi di scambio modale e scali merci;
   c) gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare regionale funzionale e non funzionale all'esercizio del trasporto pubblico;

d) servizi di ingegneria inerenti degli interventi di manutenzione, sviluppo, adeguamento, potenziamento e nuova realizzazione di infrastrutture di trasporto e/o opere ed interventi connessi;
e) affidamento ed esecuzione di contrati di servizio per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale;
f) acquisizione e messa a disposizione di materiale rotabile nonché dei beni mobili strumentali all'esecuzione del trasporto ferroviario di interesse regionale;
g) servizi complementari e funzionali all'attività di trasporto pubblico di interesse regionale;
h) valorizzazione, anche turistica, del patrimonio storico, architettonico ed industriale della ferrovia, anche attraverso iniziative commerciali;
i) Implementazione del paradigma Mobility as a Service – MaaS per il sistema del trasporto pubblio locale e regionale pugliese, con specifico riferimento a:
   - implementazione del sistema integrato di vendita dei titoli di viaggio su scala regionale e locale;
   - implementazione del sistema integrato di trcking e monitoraggio flotte del tpl regionale e locale;
   - implementazione del sistema integrato di infomobilità regionale, a partire dal tpl regionale e locale.

8. I ricavi della "*società in-house*" saranno garantiti:
   - dai ricavi da contratto di servizio da stipulare con la Regione Puglia e/o con altri Enti;
   - dai ricavi, riconosciuti dalle imprese ferroviarie, rivenienti dalle attività di operatore di impianto e dall'accesso e uso dell'infrastruttura ferroviaria, delle stazioni e/o degli altri beni;
   - dai ricavi rivenienti dall'attività di messa a disposizione di materiale rotabile alle imprese ferroviarie;
   - da altre fonti;

9. La *"società in-house"* utilizzerà un sistema di contabilità regolatoria che evidenzi i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali della sua attività. I risultati derivanti dal sistema di contabilità sono comunicati annualmente alla Regione, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto della condizione di equilibrio tra i costi di gestione dell'infrastruttura, al netto degli ammortamenti, e dei ricavi da canoni, corrispettivi, attività commerciali e contributi pubblici.

ALLEGATO B

NUMERO e COSTO MEDIO ADDETTI

ANNO_____	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J		L	
("costo" espresso in unità di euro)	Circolazione		Manutenzione ordinaria		Servizi di stazione e di accessibilità		Acquisto e gestione flotta regionale		Ingegneria, sviluppo e patrimonio		Funzioni specifiche del GI		Valorizzazione patrimonio		Funzioni generali e amministrative		Manutenzione straordinaria		Sviluppo infrastruttura		TOTALE	
	numero	costo	numero	costo	numero	costo	numero	costo	numero	costo	numero	costo	numero	costo	numero	costo	numero	costo	numero	costo	numero	costo
dirigenti																						
impiegati																						
personale circolazione																						
personale manutenzione																						
TOTALE																						

schema di conto economico											
ANNO_____	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	L
(importi espressi in unità di euro)	Circolazione	Manutenzione ordinaria	Servizi di stazione e di accessibilità	Acquisto e gestione flotta regionale	Ingegneria, sviluppo e patrimonio	Funzioni specifiche del GI	Valorizzazione patrimonio storico	Funzioni generali e amministrative	Manutenzione straordinaria	Sviluppo infrastruttura	TOTALE
RICAVI											
RICAVI da gestione caratteristica											
Canoni di accesso all'infrastruttura (D.Lgs.112/2015)											
Altri servizi per accesso all'infrastruttura (D.Lgs.112/15)											
Affitto flotta rotabili											
Proventi da gestione immobili											
Valorizzazione commerciale degli spazi nelle stazioni											
canoni per soggezioni di esercizio											
altri proventi della gestione caratteristica											
totale ricavi da gestione caratteristica											
Ricavi da contratto di servizio con Regione Puglia e contributi											
contratto di servizio gestione infrastruttura											
prestazioni per gestione e implementazione investimenti											
contributi e sovvenzioni											
totale ricavi da contratto di servizio con Regione Puglia e contributi											
TOTALE RICAVI											
COSTI operativi											
Costo del personale											
Materiali e servizi di terzi (manutenzione)											
Armamento (consumo materiali, prestazioni di terzi)											
Sede (consumo materiali, prestazioni di terzi)											
Opere d'arte (consumo materiali, prestazioni di terzi)											
Fabbricati ed impianti di stazione per l'accessibilità (consumo di materiali, prestazioni											
Apparati centrali e segnalamento (consumo materiali, prestazioni di terzi)											
Sottostazioni elettriche ed illuminazione (consumo materiali, prestazioni di terzi)											
Telecomunicazioni e sistemi informativi (consumo materiali, prestazioni di terzi)											
Trazione elettrica (consumo materiali, prestazioni di terzi)											
Logistica/attrezzature/macchinari (consuma materiali e prestazioni di terzi)											
Gestione materiale rotabile (consumo materiali, prestazionidi terzi)											
Altri costi											
consumo materiali											
prestazioni di terzi											
pulizia											
vigilanza											
nolo veicoli ed attrezzature											
altri affitti e noleggi											
conduzione impianti											
servizio di pulizia e sorveglianza											
Progetti, collaudi, cinsulenze											
smaltimento rifiuti, derattizzazione e disinfestazione											
antinfortunistica											
utenze											
spese diverse per il personale dipendente											
assicurazioni											
costi transizione al digitale											
altri costi di gestione											
servizce tecnico-amministrativo											
totale costi operativi											
Ammortamenti											
svalutazioni e perdite (riprese) di valore											
Accantonamenti											
RISULTATO OPERATIVO											
Gestione finanziaria											
proventi finanziari											
oneri finanziari											
Risultato della gestione finanziaria											
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE											
Gestione fiscale											
IRAP											
IRAP											

ALLEGATO C

ATTO AFFIDAMENTO PROVVISORIO IN PROROGA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO PER L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE EX ART. 8 D.Lgs. n. 422/2008

tra

la Regione, con sede in Bari, Lungomare N. Sauro, 33 codice fiscale 80017210727, rappresentata dall'ing. Carmela Iadaresta, che interviene ed agisce in qualità di Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità (di seguito, per brevità, anche denominata "**Regione**" o "**Ente affidante**"),

e

l'impresa esercente affidataria [•], con sede in [•], via [•],[•], CAP [•], C.F. e P.IVA [•], ai fini del presente atto rappresentata da [•], nato a [•] il [•], (di seguito denominata anche solo "[•]" o "**Affidatario**"),

ciascuna, singolarmente considerata, di seguito denominata anche solo la "**Parte**" ed entrambe, congiuntamente considerate, anche solo le "**Parti**",

premesso che

a) con contratto di servizio rep. [•] del [•]sottoscritto tra le Parti ai sensi dell'art. 19 della L.R. 31.10.2002 n. 18 e ss.mm.ii. (di seguito, denominato il "**Contratto**"), l'Ente affidante ha affidato a [•] l'esercizio del servizio di trasporto pubblico ferroviario, del servizio automobilistico integrativo e/o sostitutivo e del servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria;

b) ai sensi dell'art. 3 del "**Contratto**", quest'ultimo aveva originaria durata di 6 (sei) anni a decorrere dal 01.01.2010 e fino al 31.12.2015;

c) il medesimo art. 3 del "**Contratto**" prevedeva la possibilità di rinnovare, di ulteriori 6 (sei) anni la durata del medesimo atto. In forze di tale previsione con DGR 1453/2013 la Giunta regionale ha esercitato la facoltà di prorogare, sino al 31.12.2021 il medesimo contratto;

d) la Giunta Regionale pugliese, con propria Deliberazione n. [•] del [•] tra l'altro ha fornito indirizzo alla "*costituzione della società di capitali a totale partecipazione e sotto il controllo analogo della Regione Puglia dedicata alle attività di gestione e sviluppo unitari dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale*, *oltre che dei servizi connessi*";

e) la prossima scadenza del "**Contratto**" al 31.12.2021 rischia di determinare l'interruzione del servizio di gestione dell'infrastruttura, non essendo la stessa compatibile con il subentro del soggetto pubblico *in-house*, che la Regione Puglia costituirà, alle attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria attualmente erogate dall'Affidatario in forze del contratto di servizio rep. [•] del [•];

f) la risoluzione di tale situazione di elevata criticità impone l'adozione di misure emergenziali volte a tutelare il superiore interesse pubblico connesso alla prosecuzione regolare del servizio pubblico di trasporto;

g) anche in considerazione dell'imminente concreto rischio di sospensione del servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, sono state avviate, dalla Regione Puglia, le opportune iniziative volte ad addivenire con la massima possibile urgenza alla stipulazione con [•] di un accordo consensuale di

proroga, senza soluzione di continuità, del contratto di servizio rep. [•] del [•] alle stesse condizioni, al netto della necessità di compatibilizzare il corrispettivo dovuto, pro-quota gestione infrastruttura, all'attività di rendicontazione/riclassificazione del conto economico e gli altri dati economici e gestionali relativi alle attività del gestore dell'infrastruttura, oltre che gli elementi utili alle pertinenti valutazioni patrimoniali degli asset e dei rami d'azienda, mantenendo il raccordo con il conto economico aziendale, secondo i livelli di dettaglio e conformemente agli schemi di cui alle misure regolatorie applicabili al caso approvate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (*ex multis* Delibere ART n. 96/2015 e n. 130/2019), nonché conformemente agli schemi in allegato B alla DGR n. [•] del [•].

tutto ciò premesso e considerato, le Parti convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1 – Premesse ed Allegati

Le Premesse e gli Allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente " **Atto di Proroga**".

Costituiscono Allegati al presente "**Atto di Proroga**" tutti i documenti identificati nel presente "**Atto di Proroga**" come tali.

Art. 2 – Proroga del Contratto

La durata del "**Contratto**", pro-quota servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria viene prorogata fino al subentro del nuovo soggetto gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale, di cui alla DGR n. [•] del [•] e comunque non oltre la data del 31.12.2022.

Il presente "**Atto affidamento provvisorio in proroga**" potrà essere risolto in ogni tempo e potrà essere prorogato eccezionalmente per non più di tre volte. L'eventuale risoluzione non comporta oneri a carico dell'Ente affidante.

Art. 3 – Oggetto del Contratto

Con eccezione della modifica della durata contrattuale e della necessità di compatibilizzare la quota parte del corrispettivo dovuto per la prestazione di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 del presente "**Atto affidamento provvisorio in proroga**", le Parti espressamente convengono che la gestione del servizio prosegua ai medesimi patti, e condizioni di cui al "**Contratto"** vigente al 31.12.2021 e conseguentemente riconoscono e confermano la piena validità delle pattuizioni di cui al Contratto medesimo nonché delle norme nazionali e regionali, nonché delle misure regolatorie applicabili, a cui si lo stesso si conforma.

Art. 4 – Corrispettivo

Il corrispettivo massimo potenzialmente riconoscibile all'Affidatario per l'assolvimento delle prestazioni contrattuali è quello attualmente identificato nel "Contratto", così come sino ad oggi riveniente dall'applicazione dell'adeguamento inflattivo di cui alla L.R. n. 18/2002.

Il limite massimo del corrispettivo riconoscibile all'Affidatario per le prestazioni di cui al presente "Atto di proroga" coincidente con i corrispettivi, pro-quota gestione infrastruttura, attualmente singolarmente identificati nei relativi contratti cui va detratta la quota di corrispettivo per analoghe prestazioni (ove e per quanto applicabili: accesso infrastruttura, energia/carburante di trazione, servizi offerti

dall'operatore d'impianto, ecc…) eventualmente riconosciuta nell'ambito dei contratti di servizio di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia La quota di corrispettivo effettivamente riconoscibile all'Affidatario è quella riveniente

Fermo restando tale limite massimo, la quota di corrispettivo effettivamente riconoscibile all'Affidatario è quella rideterminata attraverso la consuntivazione, annuale, redatta secondo le misure regolatorie e gli annessi schemi di contabilità regolatoria e rendicontazione/riclassificazione, utili allo scopo, che la Regione Puglia e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti hanno adottato od adotteranno.

A consuntivo, entro il 15 maggio di ogni anno, l'Affidatario rende disponibili le rendicontazioni/riclassificazioni e gli schemi di contabilità regolatoria (di cui alle Delibere ART *ratione temporis* vigenti – *ex multis*: Delibera ART n. 154/2019, Delibera ART n. 113/2021, Delibere ART n. 96/2015 e n. 130/2019), nonché quelli approvati con DGR n. [•] del [•], certificati da revisore contabile, attraverso le/i quali è computata la effettiva quota di corrispettivo dovuta per l'assolvimento delle prestazioni di cui al presente "**Atto affidamento provvisorio in proroga**".

Le eventuali partite dare/avere tra le Parti sono regolate entro l'anno corrente di riferimento e, comunque, entro il termine del rapporto *inter partes.*

Ai fini della determinazione dell'utile ragionevole valgono le deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Art. 5 – Cauzione

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 103 del D.Lgs. n. 50/2016, a garanzia degli impegni assunti con il presente atto, [•] ha prorogato dal [•] al [•] la cauzione definitiva già prestata con garanzia fideiussoria n. [•] in data [•] rilasciata da [•] che, controfirmata dalle Parti, costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto anche se ad esso non materialmente allegata.

Art. 6 – Tracciabilità dei flussi finanziari

L'Impresa [•], ai sensi dell'art. 3 della legge 13.08.2010 n. 136 e s.m.i., assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari ivi previsti, accettando espressamente che il presente "**Atto affidamento provvisorio in proroga**" sarà risolto di diritto in tutti i casi in cui le transazioni siano eseguite senza avvalersi degli strumenti di pagamento previsti da detta norma.

A tal proposito, FSE ha comunicato che il conto corrente è quello aperto presso la banca [•] – IBAN [•].

La persona delegata ad operare su suddetto conto corrente è [•], nato/a [•], il [•], codice fiscale [•].

Art. 7 – Spese contrattuali e registrazione

Sono a carico di FSE tutte le spese del "**Atto affidamento provvisorio in proroga**" e tutti gli oneri connessi alla sua stipulazione, compresi quelli tributari, fatta eccezione per l'IVA che rimane a carico dell'Ente affidante.

Art. 8 – Rinvio

Per quanto non contenuto nel presente atto, le Parti rinviano espressamente alle clausole del "**Contratto**", del quale reciprocamente danno atto, accettandone *in toto* il contenuto.

Art. 9 – Trasparenza

Con la stipula del presente "**Atto affidamento provvisorio in proroga**", l'Affidatario dichiara di essere informato e di esprimere il proprio consenso e di non opporsi alla eventuale comunicazione e/o diffusione da parte del Committente del contenuto del presente "**Atto affidamento provvisorio in proroga**" nella misura necessaria per il perseguimento di eventuali obblighi di trasparenza e di pubblicità.

Art. 10 – Trattamento dei dati personali

A) Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all'esecuzione del presente "**Atto affidamento provvisorio in proroga**", ciascuna delle Parti tratterà dati personali acquisiti nella fase di gestione per le finalità amministrative e/o contabili e per la corretta esecuzione di tutto quanto previsto, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. n. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. n. 101/2018 e s.m. e i., 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 "**Atto affidamento provvisorio in proroga**" (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).

B) Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti nell'ambito della fase di esecuzione del presente "**Atto affidamento provvisorio in proroga**" rientrano nelle categorie dei "Dati Comuni" acquisiti direttamente dalle Parti contraenti o dai dipendenti dei contraenti: dati anagrafici, dati di contatto.

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

C) Dati di contatto di Titolari e DPO

I riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per la Regione Puglia:

Titolare del Trattamento è Regione Puglia rappresentato dal Presidente della Giunta Regionale ed il rappresentante designato al trattamento per conto del Titolare è il Dirigente pro-tempore della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, ing. Carmela Iadaresta, contattabile all'indirizzo mail: c.iadaresta@regione.puglia.it, con sede legale in Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 – BARI;

Il Data Protection Officer (responsabile per la protezione dei dati) è la dr.ssa Rossella CACCAVO, contattabile all'indirizzo mail: rpd@regione.puglia.it.

Per l'Affidatario [•]:

Titolare del Trattamento è [•], contattabile all'indirizzo mail [•] con sede legale in [•], contattabile all'indirizzo mail [•]

Il Data Protection Officer è [•], contattabile all'indirizzo mail [•].

D) Conservazione dei dati

I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente "**Atto affidamento provvisorio in proroga**" 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 "**Atto affidamento provvisorio in proroga**".

E) Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Bari,_____

Letto, confermato e sottoscritto.

per la Regione Puglia _____

per [•] _____

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2255

Incremento del fattore sicurezza a bordo treno nell'ambito della Regione Puglia: approvazione degli schemi di Accordo tra Regione Puglia e Trenitalia S.p.A. finalizzati al rilascio di agevolazioni tariffarie (art. 30, co. 1 della L.R. n. 18/2002) in favore delle Forze di Polizia e dell'Esercito.

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, dott.ssa Anna MAURODINOIA, sulla base dell'istruttoria espletata dal Funzionario Istruttore PO "Contratti ferroviari e offerta di trasporto", dal Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL, dal Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità e confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, riferisce quanto segue.

Con deliberazione n. 957 del 12.06.2018 la Giunta Regionale ha approvato lo schema di contratto, corredato dai relativi allegati, per il servizio di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2018-2032, successivamente sottoscritto in data 14 giugno 2018 con la società Trenitalia S.p.A..

Nel corpo del suddetto contratto, sono state garantite condizioni minime di qualità del servizio di trasporto, secondo quanto disposto dall'Autorità di regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 16/2018, prevedendo altresì, l'adozione, entro 12 mesi dalla sua sottoscrizione, di uno specifico "Piano Operativo di sicurezza e controlleria" per la sicurezza del viaggio e del viaggiatore.

Con l'obiettivo, quindi, di incrementare il fattore sicurezza del viaggio a bordo dei treni regionali e favorire anche un progressivo incremento del livello di sicurezza e della fiducia percepita, tra ottobre 2018 e gennaio 2019 si sono tenuti presso l'Assessorato ai Trasporti incontri con le Forze dell'Ordine riconosciute ai sensi dell'art. 16 della legge 01.04.1081, n. 121 "Nuovo Ordinamento dell'Amministrazione della Pubblica Sicurezza", (Arma dei Carabinieri, Polizia di Stato, Polizia Penitenziaria e Guardia di Finanza) per condividere il potenziale contributo del personale delle FF.OO. presenti a bordo treno, finalizzato alla repressione dei reati in genere, nonché alla repressione delle violazioni previste dal titolo II del D.P.R. n. 753/1980, art. 71, a fronte dell'acquisto di un abbonamento a prezzo agevolato rispetto al prezzo dell'abbonamento regionale.

A seguito degli incontri di cui sopra, con deliberazione n. 34 del 15.01.2019 è stato approvato lo schema di accordo con le Forze dell'Ordine, al fine di incrementare il fattore sicurezza a bordo treni, relativo al Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A. e valido per tutta la durata dello stesso Contratto (2018 - 2032).

Con note del 21 ottobre 2020, prot. TRNIT–DPR.DRPU\P\2020\0038180, e del 24 febbraio 2021, prot. TRNIT–DPR.DRPU\P\2021\0009084, Trenitalia S.p.A ha rappresentato che il Ministero dell'Interno, i Comandi e le Amministrazioni Centrali delle Forze di Polizia hanno manifestato la necessità di adottare un modello unico di Accordo, al fine di disciplinare in maniera uniforme, su tutto il territorio nazionale, le modalità di fruizione delle agevolazioni tariffarie riservate al personale delle Forze di Polizia attraverso l'utilizzo di una nuova APP denominata "Board Support". In particolare, si evidenzia che per l'App "Board Support", precedentemente denominata APP "FFOnBoard", sono state sviluppate e implementate innovative modifiche tecnico – operative al fine di rispettare le previsioni del Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione e trattamento dei dati personali (c.d. GDPR).

Considerato che nell'Accordo già sottoscritto il 25 gennaio 2019, tra Regione Puglia, Trenitalia e le FF.PP. (forze di Polizia), all'articolo 3 comma 4 si stabilisce che "*eventuali modifiche al presente accordo dovranno essere oggetto di un separato atto integrativo e aggiuntivo, sottoscritto da tutte le Parti*", configurandosi l'atto in questione sostanzialmente come un atto integrativo di quello già in essere, risulta necessario che anche la Regione Puglia lo sottoscriva formalmente, unitamente alle altre firmatarie dell'accordo in essere.

Inoltre, a fronte degli effetti positivi ottenuti in tema di maggiore sicurezza personale e patrimoniale dei

viaggiatori e del personale di bordo dovuti alla maggiore presenza dei rappresentanti delle Forze dell'Ordine a bordo dei mezzi, la Regione Puglia e la società Trenitalia S.p.A. hanno convenuto sull'opportunità di incentivare, anche sui mezzi di trasporto pubblico regionale le forme di contributo alla sicurezza dei viaggiatori che i militari in divisa dell'Esercito Italiano possono garantire alla circolazione.

Con nota del 29 gennaio 2021, in atti, il Comando Forze Operative SUD dell'Esercito Italiano ha manifestato l'interesse a contribuire nelle azioni di miglioramento della sicurezza a bordo dei mezzi del trasporto pubblico di interesse locale e regionale di competenza della Regione Puglia.

In particolare si ritiene che la presenza a bordo in divisa dei rappresentanti dell'esercito oltre a costituire un fattore deterrente rispetto ad eventuali atti vandalici, può costituire, in questo particolare periodo, un efficace e non invasivo strumento di richiamo alle regole di distanziamento sociale ed utilizzo degli appositi dispositivi di protezione sui mezzi di trasporto.

Affinché sia possibile procedere in tal senso risulta necessario proporre l'adozione, da parte della Giunta Regionale, di un ulteriore schema di Accordo fra Trenitalia S.p.A. e la Regione Puglia da sottoporre alla sottoscrizione anche all'Arma dell'Esercito Italiano, quale strumento disciplinante le azioni volte a migliorare ed integrare la sicurezza (*security*) dei viaggiatori attraverso il contributo, in termini di deterrenza, all'attività di prevenzione e contrasto alla criminalità ed al terrorismo che l'Arma già offre nelle operazioni in cui è coinvolta.

A mente dell'art. 30, co. 1 della L.R. n. 18/2002 la Regione ha facoltà di disporre agevolazioni tariffarie in favore di determinate categorie di utenti.

Le forme di agevolazione tariffaria individuate nello schema di Accordo, volte all'implementazione dei controlli di security a bordo dei mezzi del trasporto pubblico locale pugliese non risultano previste nel contratto di servizio vigente e dunque non indicate nel Piano Economico Finanziario (PEF) ad esso allegato. Così tale forma di agevolazione tariffaria va economicamente compensata nei limiti di quanto previsto dal Reg. (CE) n. 1370/2007 e ss.mm.ii., nonché a fronte di compiuta rendicontazione da parte dell'impresa affidataria ai fini del mantenimento dell'equilibrio economico del contratto stesso.

Pertanto, sulla base delle considerazioni innanzi esposte, si rende necessario con il presente atto l'approvazione di un'integrazione allo schema di accordo già esistente tra la Regione Puglia, Trenitalia e le Forze di Polizia e l'adozione di un nuovo schema di accordo tra Regione, la stessa società di trasporto e l'esercito.

La Regione Puglia, a partire dall'anno 2022, con la DGR che stabilisce le modalità di ripartizione del Fondo Regionale dei Trasporti, cosi come previsto dall'art. 4 della L.R. 18/2002, stabilirà e quindi comunicherà annualmente alla società Trenitalia S.p.A. l'importo massimo destinato all'attuazione dello schema di Accordo con l'esercito.

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria per l'anno 2021.
La Regione Puglia, a partire dall'anno 2022, con la DGR che stabilisce le modalità di ripartizione del Fondo Regionale dei Trasporti, cosi come previsto dall'art. 4 della L.R. 18/2002, stabilirà e quindi comunicherà annualmente alla società Trenitalia S.p.A. l'importo massimo destinato all'attuazione dello schema di Accordo con l'esercito.

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. k) della L.R. 7/97, propone alla Giunta di adottare il seguente atto finale disponendo:

1. di considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo;
2. di approvare lo schema di integrazione all'Accordo da sottoscrivere con il Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S., il Comando Legione dei Carabinieri, Il Comando Regionale Guardia di Finanza, il Provveditorato Regionale dell'Amministrazione Penitenziaria per la Regione e con la società Trenitalia S.p.A.;
3. di approvare il nuovo schema di Accordo da sottoscrivere tra Regione Puglia, Trenitalia S.p.A. ed Arma dell'Esercito Italiano, quale strumento disciplinante le azioni volte a migliorare ed integrare la sicurezza (*security*) dei viaggiatori attraverso il contributo, in termini di deterrenza, all'attività di prevenzione e contrasto alla criminalità ed al terrorismo che l'Arma già offre nelle operazioni in cui è coinvolta.
4. di delegare l'Assessore proponente o suo delegato alla sottoscrizione dei presenti Accordi;
5. di demandare alla Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità tutti gli adempimenti conseguenti per l'attuazione del presente provvedimento e la notifica all' impresa di TPL;
6. di pubblicare il presente provvedimento in versione integrale sul BURP e sul Sito Istituzionale Regionale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario Istruttore *Giuseppe PASCAZIO*
PO "Contratti ferroviari e offerta di trasporto"

Il Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL *Antonio V. SCARANO*

La Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità *Carmela IADARESTA*

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni sulla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità *Vito Antonio ANTONACCI*

L'ASSESSORE PROPONENTE *Anna MAURODINOIA*
L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile

L A G I U N T A

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
- viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

Per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, condivise e approvate:

1. di considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo;
2. di approvare lo schema di integrazione all'Accordo da sottoscrivere con il Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S., il Comando Legione dei Carabinieri, Il Comando Regionale Guardia di Finanza, il Provveditorato Regionale dell'Amministrazione Penitenziaria per la Regione e con la società Trenitalia S.p.A.;
3. di approvare il nuovo schema di Accordo da sottoscrivere tra Regione Puglia, Trenitalia S.p.A. ed Arma dell'Esercito Italiano, quale strumento disciplinante le azioni volte a migliorare ed integrare la sicurezza (*security*) dei viaggiatori attraverso il contributo, in termini di deterrenza, all'attività di prevenzione e contrasto alla criminalità ed al terrorismo che l'Arma già offre nelle operazioni in cui è coinvolta.
4. di delegare l'Assessore proponente o suo delegato alla sottoscrizione dei presenti Accordi;
5. di demandare alla Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità tutti gli adempimenti conseguenti per l'attuazione del presente provvedimento e la notifica all' impresa di TPL;
6. di pubblicare il presente provvedimento in versione integrale sul BURP e sul Sito Istituzionale Regionale.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO

ladaresta
Carmela
29.12.2021
12:32:13
GMT+01:00

ALLEGATI

Allegato 1

ACCORDO

FINALIZZATO ALL'INCREMENTO DEL FATTORE SICUREZZA

A BORDO TRENO NELL'AMBITO DELLA

REGIONE PUGLIA

fra

Trenitalia S.p.A. – società con socio unico soggetta al potere di direzione e coordinamento della società Ferrovie dello Stato 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, per la quale interviene nel presente atto, nella sua qualità di Responsabile della Direzione Regionale Puglia la Dott. Bruna Di Domenico, in virtù dei poteri conferitigli con procura a rogito notaio Angela Cianni in Roma, del 20/02/2020 rep. 1165 rog. 513 (di seguito, per brevità, "Trenitalia")

e

Regione Puglia in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Bari, Lungomare N. Sauro, 33 codice fiscale 80017210727, rappresentata da ……., che interviene ed agisce in qualità di ……

(di seguito, per brevità, denominata "Regione")

e

il **Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S.**, con sede in [città-indirizzo], per il quale interviene nel presente atto il Dott. [nome] [cognome], [servizio-ruolo] per la Regione [regione];

e

il **Comando Legione Carabinieri [regione]**, con sede in [città-indirizzo], per il quale interviene nel presente atto il Dott. [nome] [cognome], [servizio-ruolo] per la Regione [regione];

e

il **Comando Regionale [regione] Guardia di Finanza**, con sede in [città-indirizzo], per il quale interviene nel presente atto il Dott. [nome] [cognome], [servizio-ruolo] per la Regione [regione];

e

Informazione ad uso interno

il **Provveditorato Regionale dell'Amministrazione Penitenziaria [regione]**, con sede in [città-indirizzo], per il quale interviene nel presente atto il Dott. [nome] [cognome], [servizio-ruolo] per la Regione [regione];

di seguito, per brevità, congiuntamente definite "Forze di Polizia" o "FF.PP."

(tutte congiuntamente indicate come "Parti" e, disgiuntamente, come "Parte")

Premesso che

- Trenitalia, società che esercita attività di trasporto ferroviario passeggeri in forza di licenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gestisce i servizi di trasporto pubblico ferroviario nella Regione Puglia in virtù del Contratto di Servizio per gli anni 2018 - 2032, stipulato in data 14.06.2018;
- il 3 ottobre 2018 Trenitalia ha presentato in ambito Commissione Tecnica della Conferenza delle Regioni e Province Autonome un'iniziativa sperimentale relativa all'informatizzazione dell'accesso agevolato a bordo treno degli appartenenti alle FF.OO. tramite la realizzazione di un'applicazione mobile denominata App "Board Support";
- con nota prot. 078/PROT/4013 del 03.12.2018 inviata a Trenitalia, la Regione Puglia ha disposto la reintroduzione, per gli appartenenti alle FF.PP., dell'agevolazione pari alla riduzione del 60% sul prezzo dell'abbonamento regionale;
- in data 25 gennaio 2019 Trenitalia, la Regione Puglia, il Comando di Polizia di Stato Puglia, il Comando dei Carabinieri Puglia, il Comando di Guardia di Finanza Puglia ed il Comando di Polizia Penitenziaria Puglia hanno sottoscritto un "Accordo finalizzato all'incremento del fattore sicurezza a bordo treno nell'ambito della regione Puglia" valido dal 1 febbraio 2019 al 31 dicembre 2032, disciplinante le condizioni e le modalità per usufruire della predetta agevolazione;
- in data 19 giugno 2020 il Ministero dell'Interno (Dipartimento della Pubblica Sicurezza, Ufficio Coordinamento e Pianificazione Forze di Polizia) ha emanato la nota n. 558/A/283.7/0/379072 con la quale viene comunicata l'avvenuta condivisione di un modello di "Accordo finalizzato all'incremento del fattore sicurezza a bordo dei treni regionali";
- con il suddetto modello di Accordo sono state uniformate, a livello centrale, le modalità di fruizione delle agevolazioni riservate al personale appartenente alle FF.PP. mediante l'utilizzo dell'APP "Board Support" (precedentemente denominata APP "FFOnBoard") e sono state anche introdotte nuove previsioni al fine di rispettare gli aggiornamenti normativi in materia di tutela del trattamento dei dati personali;
- le Parti continuano a ritenere prioritario ogni intervento teso alla tutela della sicurezza dei viaggiatori, nonché al miglioramento delle condizioni operative del personale di scorta;
- pertanto le Parti ritengono opportuno, attraverso la stipula del presente Accordo, consolidare gli obiettivi di sicurezza, tenendo conto degli elementi di riconoscibilità ed efficacia;
- si rende, pertanto, necessario recepire le modifiche di carattere tecnico-operativo e innovative contenute nel modello di Accordo allegato alla richiamata nota n. 558/A/283.7/0/379072;
- le Parti si danno atto che restano comunque in vigore le previsioni - da intendersi qui integralmente riportate - contenute nei seguenti articoli del predetto Accordo del 25 gennaio

Informazione ad uso interno

2019, che rimangono pertanto valide ed efficaci anche a seguito della stipula del presente atto: art. 3 (Durata) commi 3 e 4, art. 4 (Modalità di acquisto dell'abbonamento agevolato) e art. 7 (Compensazione dei mancati ricavi).

Tutto ciò premesso

tra le Parti, come sopra rappresentate, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1

(Premesse)

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto (di seguito "accordo").

Art. 2

(Oggetto e finalità)

Obiettivo del presente accordo è l'incremento del fattore sicurezza, personale e patrimoniale, a bordo dei treni regionali in Puglia, sia dei viaggiatori che del personale di scorta.

L'accordo regolamenta la fruizione delle agevolazioni per i servizi ferroviari regionali in seconda classe e per le relazioni interamente comprese nell'ambito della regione Puglia da parte degli appartenenti alle FF.PP., sulla base dell'eventuale adesione volontaria da parte dei singoli interessati, delle sotto indicate amministrazioni:

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

L'accordo non si estende agli appartenenti ad altri corpi ovvero ad altre tipologie di treni né oltre il confine tariffario regionale.

Non è ammesso il cambio classe.

Art. 3

(Modalità di ammissione al treno)

Gli operatori delle FF.PP. dovranno attestarsi a bordo treno mediante l'apposita App "Board Support".

La profilazione per la registrazione e per l'accreditamento dei beneficiari, per ogni singola tratta, avverrà in forma anonima, con l'inserimento dell'indirizzo e-mail rilasciato dall'Amministrazione di appartenenza o, in alternativa, di un indirizzo e-mail con dominio "gmail.com", nonché dell'utenza mobile in uso all'operatore.

Tali applicazioni informatiche consentono al Personale di Accompagnamento, (d'ora in poi PdA), analogamente a ciò che normalmente accade con l'acquisto dei biglietti, di ricevere le informazioni

relative alle modalità di ammissione al viaggio sui terminali in dotazione per i servizi di controlleria a bordo treno.

La procedura consente, quindi, al PdA di rilevare in tempo reale la presenza sul convoglio di appartenenti alle FF.PP.

Conseguentemente, in caso di necessità, la richiesta di intervento, da parte del PdA, al personale appartenente alle FF.PP. avviene attraverso l'App e, successivamente, in forma generica attraverso il sistema interfono installato a bordo treno, ovvero per chiamata diretta.

Nel corso dei controlli dei titoli di viaggio il personale appartenente alle FF.PP., accreditato attraverso l'"App", avrà cura di esibire il proprio tesserino di servizio, unitamente all'abbonamento agevolato in corso di validità e di comunicare al personale Trenitalia le ultime tre cifre del numero di telefono che ha utilizzato nella fase di login sull'App.

Qualora l'appartenente alle FF.PP. non effettui la procedura di registrazione digitale prima o al momento della salita a bordo, ovvero non risulti registrato per la tratta in cui sta viaggiando, ovvero non sia in grado di mostrare il tesserino di servizio o l'abbonamento agevolato in corso di validità, ovvero non comunichi le ultime tre cifre del numero di telefono utilizzato nella fase di login sull'App, sarà considerato sprovvisto di titolo di viaggio e regolarizzato, secondo quanto previsto nelle Condizioni Generali di Trasporto di Trenitalia.

L'obbligo di utilizzo dell'App "Board Support" (precedentemente denominata APP "FFOnBoard"), da parte degli operatori delle FF.PP., è stato convenuto a partire dalla sottoscrizione del precedente Accordo del 25.01.2019.

Art. 4

(Modalità di intervento a bordo da parte degli appartenenti alle Forze di Polizia)

In caso di necessità e di richiesta di intervento da parte del PdA, l'appartenente alle FF.PP. in possesso delle qualifiche pubblicistiche di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza, che non siano limitate alle funzioni esercitate in relazione alla qualifica o al grado posseduto, valuterà caso per caso le modalità operative più adeguate, avendo cura di salvaguardare l'integrità personale propria, del PdA, nonché la sicurezza dei viaggiatori.

Potrà inoltre avvalersi, in base alle prerogative consentite dalla legge, dell'ausilio di persone idonee o in possesso di particolari competenze tecniche per l'acquisizione di fonti di prova, anche tra il PdA.

In relazione alle modalità operative individuate tenuto conto delle circostanze relative al caso specifico, l'operatore di polizia dovrà privilegiare il coinvolgimento della Centrale Operativa del Compartimento di Polizia Ferroviaria territorialmente competente, attraverso le relative utenze telefoniche [prefisso-numero], [prefisso-numero], ovvero per mezzo del numero dedicato 1600, raggiungibile dal terminale in dotazione al PdA.

Art. 5

(Obblighi di comunicazione dell'iniziativa)

Trenitalia si impegna a dare diffusione dell'iniziativa attraverso annunci a bordo treno comunicando anche la eventuale presenza a bordo di personale delle FF.PP.

Il Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S., il Comando Legione Carabinieri Puglia, il Comando Regionale Puglia della Guardia di Finanza, il Provveditorato Regionale Puglia dell'Amministrazione Penitenziaria si impegnano a comunicare a tutti gli Uffici/Comandi delle FF.PP. interessati di quanto previsto dal presente accordo.

Le Parti si impegnano ad attivare forme di comunicazione volte a far conoscere l'iniziativa e idonee a esternare, anche con forme innovative, le finalità dell'accordo.

Art. 6

(Trattamento dei dati personali di dipendenti e/o collaboratori delle Parti, acquisiti durante le fasi di affidamento e di esecuzione dell'accordo)

Il Trattamento dei dati personali di dipendenti e/o collaboratori delle Parti è limitato ai dati acquisiti durante le fasi di predisposizione, comprese le attività preliminari e propedeutiche alla sottoscrizione, nonché di esecuzione del presente accordo.

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività dettagliatamente indicate nelle premesse del presente articolo, 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 UE 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di affidamento ed esecuzione del presente accordo (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti rientrano nelle seguenti categorie:

- dati Comuni acquisiti direttamente dal contraente o dai dipendenti del contraente: dati anagrafici, dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).
  I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e Data Protection Office (DPO).
Per l'esecuzione del presente accordo 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 Puglia** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Per il **Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S.** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Per **Comando Regione Carabinieri [regione]** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Per **Comando Regionale [regione] Guardia di Finanza** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Per **Provveditorato Regionale [regione] dell'Amministrazione Penitenziaria** il titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti 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 o per la risoluzione di eventuali controversie che dovessero insorgere, che 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 accordo.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere

l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 7

(Trattamento dei dati personali degli appartenenti alle Forze di Polizia tramite portale web https:\\www.boardsupport.it e App Board Support)

Gli appartenenti alle FF.PP. che effettuano la registrazione al portale web https:\\www.boardsupport.it e scaricano l'App Board Support ricevono specifica informativa sulla protezione dei dati personali. Come più dettagliatamente riportato nella stessa, la cancellazione avverrà secondo le seguenti regole:

- dati acquisiti per la registrazione al portale e per scaricare l'app:
  - se l'utente non rinnova la password entro sei mesi dalla scadenza della stessa, i dati vengono definitivamente cancellati dal sistema;
  - a seguito di 3 mesi di inattività, il sistema provvede ad inviare una comunicazione di sollecito e si procede alla cancellazione, se non si riceve riscontro, dell'utenza dopo 3 mesi dall'invio dell'ultima mail di sollecito.
- dati dei viaggi effettuati dagli operatori delle FF.PP.:
  - saranno conservati limitatamente alla durata del viaggio e poi anonimizzati;
  - in caso di intervento/attivazione potranno essere conservati fino a 72 ore e poi anonimizzati.

I dati dei viaggi, anonimizzati in modo da non consentire l'identificazione del viaggiatore, saranno conservati al solo fine di mantenere il numero dei beneficiari e le tratte interessate.

Art. 8

(Durata)

Il presente accordo avrà validità dal [gg/mm/aaaa] fino a quando i mancati ricavi derivanti da tale agevolazione saranno compensati dalla Regione Puglia, e, comunque, non oltre la data del 31.12.2032.

Trenitalia comunicherà prontamente alle FF.PP. eventuali determinazioni della Regione Puglia di non procedere ulteriormente alla predetta compensazione.

Art. 9

(Risoluzione)

Nell'ipotesi in cui Trenitalia non fosse più affidataria del Contratto di Servizio con la Regione Puglia oppure quest'ultima non garantisca, nell'ambito del contratto di servizio, il ripianamento dei minori

Informazione ad uso interno

introiti derivanti dalla presente agevolazione, Trenitalia si riserva la facoltà di risolvere il presente accordo, con un preavviso di almeno 20 giorni alle FF.PP. firmatarie e senza nulla dovere alle stesse in termini economici.

Art. 10

(Codice Etico)

Le FF.PP. operano nel rispetto delle norme contenute nei rispettivi codici deontologici e regolamenti disciplinari/ordinamentali.

Dette norme, seppur non allegate al presente accordo, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme richiamate, Trenitalia e la Regione avranno il diritto di risolvere il presente accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

Trenitalia si impegna a rispettare il "Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", pubblicato, in lingua italiana ed inglese, sul sito internet www.fsitaliane.it.

Detto Codice Etico, seppur non allegato al presente accordo, ne costituisce parte integrante e sostanziale.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto Codice Etico, le FF.PP e la Regione avranno il diritto di risolvere il presente accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

La Regione si impegna a rispettare la legge 6/11/2012 n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e della illegalità nella Pubblica Amministrazione" e il DPR 16/4/2013 n. 62 "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici".

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme richiamate, le FF.PP e Trenitalia avranno il diritto di risolvere il presente accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

Le Parti dichiarano altresì che detti Codici sono ispirati ai medesimi principi.

Art. 11

(Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

Le FF.PP. e la Regione sono tenute 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 dell'Agenzia per l'Italia Digitale del 17 marzo 2017 n. 1/2017 e eventuali s.m.i.

Informazione ad uso interno

contenente le "Misure minime di sicurezza ICT per le pubbliche amministrazioni" (G.U. Serie Generale n. 79 del 04/04/2017) e danno atto di avere proceduto all'implementazione delle misure ivi previste.

Ciascuna delle Parti sottoscrittrici dell'accordo si impegna ad informare tempestivamente le restanti in caso di individuazione di effettiva criticità di sicurezza cibernetica.

A tal fine, le Parti individueranno e comunicheranno i propri punti di contatto (numero di telefono ed indirizzo e-mail dedicato) che verranno scambiati in a mezzo e-mail certificata e con cifratura PGP.

Trenitalia si impegna a individuare e rispettare misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente accordo.

Art. 12

(Controversie, Foro competente e diritto applicabile)

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

Art. 13

(Clausola di riservatezza)

Le FF.PP. e la Regione si impegnano a mantenere riservati e a non divulgare a terzi qualsiasi informazione riguardante le condizioni e i termini dell'accordo. Inoltre, le FF.PP. e la Regione si impegnano a mantenere riservati, a non rivelare a terzi e a non usare in alcun modo, per motivi che non siano attinenti all'esecuzione dell'intesa, le informazioni relative a fatti, atti e programmi di Trenitalia che vengono messi a loro disposizione o di cui vengano a conoscenza in occasione dell'accordo stesso.

L'obbligo della riservatezza sarà vincolante per tutta la durata dell'accordo e, successivamente, fino a quando le informazioni non siano divenute di dominio pubblico.

Art. 14

(Clausola fiscale)

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

_____ li, _____

Informazione ad uso interno

Trenitalia S.p.A. _____

Regione Puglia _____

Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S. _____

Comando Legione Carabinieri [regione] _____

Comando Regionale Guardia di Finanza [regione] _____

Provveditorato Regionale dell'Amministrazione Penitenziaria per la Regione [regione] _____

Informazione ad uso interno

Allegato 2

SCHEMA DI ACCORDO

FINALIZZATO ALLA CONCESSIONE DI AGEVOLAZIONI ALL' ESERCITO A BORDO TRENO NELL'AMBITO DELLA

REGIONE PUGLIA

fra

Trenitalia S.p.A. – società con socio unico soggetta al potere di 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, per la quale interviene nel presente atto ……, nella sua qualità di …….. in virtù dei poteri conferitigli con procura a rogito notaio ……. in …….., del …… rep. ….. rog. …. (di seguito, per brevità, "Trenitalia")

e

Regione Puglia in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Bari, Lungomare N. Sauro, 33 codice fiscale 80017210727, rappresentata da ……., che interviene ed agisce in qualità di ……

(di seguito, per brevità, denominata "Regione")

e

il **Ministero della Difesa, XXXXXX** , con sede in …….. via ……, per il quale interviene nel presente atto ……, in qualità di …….

(di seguito, per brevità, denominata "Esercito")

Premesso che

- Trenitalia, società che esercita attività di trasporto ferroviario passeggeri in forza di licenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gestisce i servizi di trasporto pubblico ferroviario nella Regione Puglia in virtù del Contratto di Servizio per gli anni 2018 - 2032, stipulato in data 14.06.2018;
- con deliberazione n. 34 del 15.01.2019 è stato approvato lo schema di accordo con le Forze dell'Ordine, al fine di incrementare il fattore sicurezza a bordo treni, relativo al Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A. e valido per tutta la durata dello stesso Contratto (2018 - 2032);
- Regione Puglia ha chiesto la disponibilità di Trenitalia a introdurre, anche per gli appartenenti all' Esercito, un'agevolazione pari alla riduzione del 50% sul prezzo dell'abbonamento regionale;
- le Parti ritengono che la presenza a bordo degli appartenenti all'Esercito in divisa possa rappresentare un elemento deterrente per eventuali atti vandalici.

Informazione ad uso interno

Tutto ciò premesso

tra le Parti, come sopra rappresentate, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1

(Premesse e allegati)

Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto (di seguito "Accordo").

Art. 2

(Oggetto e finalità)

L'Accordo regolamenta la fruizione anche da parte degli appartenenti all'Esercito delle agevolazioni per i servizi ferroviari regionali in 2^ (seconda) classe e per le relazioni interamente comprese nell'ambito della Regione Puglia

L'Accordo non si estende agli appartenenti ad altri corpi ovvero ad altre tipologie di treni né oltre il confine tariffario regionale.

Art. 3

(Modalità di acquisto dell'abbonamento agevolato)

Gli appartenenti all'Esercito, limitatamente ai confini territoriali amministrativi della Regione Puglia, potranno acquistare un abbonamento nominativo mensile a tariffa 40/14/A con un'agevolazione del 50% sul prezzo ordinario degli abbonamenti.

L'acquisto sarà possibile presso le biglietterie Trenitalia e le Agenzie di viaggio previa esibizione, da parte dell'agente, del tesserino di riconoscimento.

Trenitalia si riserva di attivare successivamente i canali di biglietteria automatica self service, il canale on line ed i Punti Vendita Esterni Autorizzati. Il predetto abbonamento agevolato è valido unicamente sui treni regionali limitatamente per i viaggi in 2^ classe.

Non è ammesso il cambio classe o l'acquisto del cambio servizio, né l'accesso a treni di altra categoria. Non è possibile acquistare la Carta Tutto Treno in appoggio all'abbonamento agevolato.

Per quanto sopra non specificato valgono le Condizioni di Trasporto di Trenitalia, consultabili anche sul sito internet www.trenitalia.com/it.

Art. 4

(Modalità di ammissione al treno)

Prima di salire a bordo treno gli appartenenti all'Esercito in divisa devono segnalare la propria presenza al Personale di Accompagnamento (Capotreno e Capo Servizi Treno), consegnando l'apposito modulo di ammissione (allegato 1) debitamente compilato in tutte le sue parti.

Sul modulo di ammissione deve essere indicato anche il contatto telefonico mobile, al solo fine di consentire al personale di accompagnamento di richiedere un supporto in caso di necessità. Trenitalia si

Informazione ad uso interno

impegna a garantire il corretto trattamento dei dati relativi all'utenza mobile in conformità a alle disposizioni di cui al Regolamento UE 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Nel corso dei controlli dei titoli di viaggio da parte del personale di accompagnamento, gli appartenetti all'Esercito esibiranno il proprio tesserino di riconoscimento unitamente all'abbonamento agevolato in corso di validità.

In caso di sovraffollamento, gli appartenenti all'Esercito devono lasciare a disposizione dei viaggiatori il posto a sedere.

Qualora l'appartenente all'Esercito non segnali la propria presenza mediante la consegna del modulo di ammissione (all. 1), ovvero non sia in grado di mostrare il tesserino di riconoscimento o l'abbonamento agevolato in corso di validità, sarà considerato sprovvisto di titolo di viaggio e regolarizzato secondo quanto previsto nelle Condizioni di Trasporto di Trenitalia.

Art. 5

(Supporto a bordo da parte degli appartenenti all'Esercito)

Si ritiene che la presenza a bordo in divisa dei rappresentanti dell'esercito, oltre a costituire un fattore deterrente, possa costituire, in questo particolare periodo, un efficace e non invasivo strumento di richiamo alle regole di distanziamento sociale ed utilizzo degli appositi dispositivi di protezione sui mezzi di trasporto.

Art. 6

(Trattamento dei dati personali di dipendenti e/o collaboratori delle Parti, acquisiti durante le fasi di affidamento e di esecuzione dell'Accordo)

Il Trattamento dei dati personali di dipendenti e/o collaboratori delle Parti è limitato ai dati acquisiti durante le fasi di predisposizione, comprese le attività preliminari e propedeutiche alla sottoscrizione, nonché di esecuzione del presente Accordo.

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività dettagliatamente indicate nelle premesse del presente articolo, 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 UE 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di affidamento ed esecuzione del presente Accordo (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti rientrano nelle seguenti categorie:

- dati Comuni acquisiti direttamente dal contraente o dai dipendenti del contraente: dati anagrafici, dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).
  I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e Data Protection Office (DPO).
Per l'esecuzione del presente Accordo 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 Puglia** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Per il **Ministero della Difesa** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti 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 o per la risoluzione di eventuali controversie che dovessero insorgere, che 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 Accordo.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 7

(Durata)

Il presente Accordo avrà validità dalla sua sottoscrizione fino a quando i mancati ricavi derivanti da tale agevolazione saranno compensati dalla Regione Puglia e, comunque, non oltre la data del 31.12.2032.

Trenitalia comunicherà prontamente all'Esercito eventuali determinazioni della Regione Puglia di non procedere ulteriormente alla predetta compensazione.

Art. 8

(Aspetti economici e finanziari)

La Regione Puglia, a partire dall'anno 2022, con la DGR che stabilisce le modalità di ripartizione del Fondo Regionale dei Trasporti, cosi come previsto dall'art. 4 della L.R. 18/2002, stabilirà e quindi comunicherà annualmente alla società Trenitalia S.p.A. l'importo massimo destinato all'attuazione del presente Accordo.

Dietro presentazione di rendiconto, la Regione corrisponderà a Trenitalia, per ogni abbonamento emesso e previa trasmissione di relativa fattura, la differenza tra l'importo corrisposto dall'abbonato e l'importo facciale dell'abbonamento.

A seguito di validazione del rendiconto da parte della Regione Puglia, Trenitalia emetterà fattura da liquidare con le modalità previste nel contratto di servizio sul conto corrente della Banca Nazionale del Lavoro IBAN IT20X0100503200000000014896 intestato a Trenitalia S.p.A. In caso di ritardo nei pagamenti rispetto al termine indicato decorreranno, di pieno diritto e senza bisogno di alcuna costituzione in mora, gli interessi previsti dal D. lgs. n. 231/2002.

Trenitalia comunicherà alla Regione Puglia gli abbonamenti emessi, al fine di poter procedere alla sospensione della vendita al momento del raggiungimento del predetto plafond previsto. Raggiunti i limiti indicati, Trenitalia sospenderà senza ulteriori comunicazioni la vendita dell'agevolazione. La Regione Puglia si riserva in ogni caso la facoltà di integrare tale plafond previa adozione di specifico atto di Giunta regionale e stanziamento di apposite risorse.

Art. 9

(Risoluzione)

Nell'ipotesi in cui Trenitalia non fosse più affidataria del Contratto di Servizio con la Regione Puglia oppure quest'ultima non garantisca, nell'ambito del contratto di servizio, il ripianamento dei minori introiti derivanti dalla presente agevolazione, Trenitalia si riserva la facoltà di risolvere il presente Accordo, con un preavviso da comunicare all'Esercito almeno 20 giorni prima, senza nulla dovere alle stesse in termini economici.

Art. 10

(Codice Etico)

L'Esercito operano nel rispetto delle norme contenute nel codice deontologico e nei regolamenti disciplinari/ordinamentali.

Dette norme, seppur non allegate al presente Accordo, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme richiamate, Trenitalia e la Regione avranno il diritto di risolvere il presente Accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

Trenitalia si impegna a rispettare il "Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", pubblicato, in lingua italiana ed inglese, sul sito internet www.fsitaliane.it.

Detto Codice Etico, seppur non allegato al presente Accordo, ne costituisce parte integrante e sostanziale.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto Codice Etico, l'Esercito e la Regione avranno il diritto di risolvere il presente Accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

La Regione si impegna a rispettare la legge 6/11/2012 n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e della illegalità nella Pubblica Amministrazione" e il DPR 16/4/2013 n. 62 "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici".

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme richiamate, l'Esercito e Trenitalia avranno il diritto di risolvere il presente Accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

Le Parti dichiarano altresì che detti Codici sono ispirati ai medesimi principi.

Art. 11

(Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

L'Esercito e la Regione sono tenute 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 dell'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 danno atto di avere proceduto all'implementazione delle misure ivi previste.

Ciascuna delle Parti sottoscrittrici dell'Accordo si impegna ad informare tempestivamente le restanti in caso di individuazione di effettiva criticità di sicurezza cibernetica.

A tal fine, le Parti individueranno e comunicheranno i propri punti di contatto (numero di telefono ed indirizzo e-mail dedicato) che verranno scambiati a mezzo posta elettronica certificata e con cifratura PGP.

Trenitalia si impegna a individuare e rispettare misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Accordo.

Art. 12

(Controversie, Foro competente e diritto applicabile)

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

Art. 13

(Clausola di riservatezza)

L'Esercito e la Regione si impegnano a mantenere riservati e a non divulgare a terzi qualsiasi informazione riguardante le condizioni e i termini dell'Accordo. Inoltre, l'Esercito e la Regione si impegnano a mantenere riservati, a non rivelare a terzi e a non usare in alcun modo, per motivi che non siano attinenti all'esecuzione dell'intesa, le informazioni relative a fatti, atti e programmi di Trenitalia che vengono messi a loro disposizione o di cui vengano a conoscenza in occasione dell'Accordo stesso.

L'obbligo della riservatezza sarà vincolante per tutta la durata dell'Accordo e, successivamente, fino a quando le informazioni non siano divenute di dominio pubblico.

Art. 14

(Clausola fiscale)

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

_____ li, _____

Trenitalia S.p.A. _____

Regione Puglia _____

Ministero della Difesa _____

Allegato 1

MODULO DI PRESENTAZIONE AL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO APPARTENENTI ALL'ESERCITO

(da consegnare prima di salire a bordo)

DISTRETTO/CASERMA DI APPARTENENZA ……

……..

N° TESSERA PERSONALE …….

CELLULARE ……

(utilizzabile solo nella tratta sotto indicata)

STAZIONE DI PARTENZA STAZIONE DI ARRIVO

…….. ……..

DATA…….

FIRMA

……

Informazione ad uso interno

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 dicembre 2021, n. 2256

Incremento del fattore sicurezza sui servizi di trasporto pubblico locale in ambito regionale: approvazione degli schemi di Accordo tra le società di trasporto pubblico regionale (Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie del Gargano e Ferrotramviaria SpA) e Regione Puglia finalizzati al rilascio di agevolazioni tariffarie (art.30, co.1 della LR n.18/2002) in favore delle Forze di Polizia e dell'Esercito.

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, dott.ssa Anna MAURODINOIA, sulla base dell'istruttoria espletata dal Funzionario Istruttore PO "Contratti ferroviari e offerta di trasporto", dal Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL, dal Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità e confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, riferisce quanto segue.

Il giorno 3 del mese di maggio dell'anno 2016 è stato sottoscritto tra le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale (Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie Sud Est, Ferrovie del Gargano e Ferrotramviaria S.p.A.), le Forze dell'Ordine riconosciute ai sensi dell'art. 16 della Legge del 01/04/1981 n. 121, "Nuovo ordinamento dell'Amministrazione della Pubblica Sicurezza" (Arma dei Carabinieri, Polizia di Stato, Polizia Penitenziaria, Guardia di Finanza, Corpo Forestale dello Stato) e la Regione Puglia, un Protocollo d'Intesa finalizzato unicamente a garantire una maggiore sicurezza dei viaggiatori a bordo dei mezzi di trasporto.

Tale protocollo prevede, a fronte del servizio di cui sopra reso dalle Forze dell'Ordine, l'applicazione di un'agevolazione del 60% sugli abbonamenti settimanali, mensili e annuali, determinati ai sensi della legge regionale n. 18/2002.

Nel rispetto dei contratti di servizio stipulati tra la Regione Puglia e le Aziende di trasporto, la validità del suddetto protocollo è legata alla scadenza dei contratti, ovvero il 31 dicembre 2021.

Pertanto, a seguito del confronto tra i rappresentanti delle Forze di Polizia e le Aziende di trasporto, vista l'imminente scadenza del Protocollo d'Intesa vigente, è emersa la volontà di proseguire l'attività di impegno a favore dell'utenza ferroviaria al fine di garantire da un lato la percezione di sicurezza a bordo dei treni e degli autobus e dall'altro l'effetto deterrenza sull'evasione dal pagamento dei titoli di viaggio e su possibili atti vandalici con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico regionale.

Inoltre, a fronte degli effetti positivi ottenuti in tema di maggiore sicurezza personale e patrimoniale dei viaggiatori e del personale di bordo dovuti alla maggiore presenza dei rappresentanti delle Forze dell'Ordine a bordo dei mezzi, con l'obiettivo, quindi, di incrementare il fattore sicurezza del viaggio a bordo dei treni regionali e favorire anche un progressivo incremento del livello di sicurezza e della fiducia percepita, la Regione Puglia e le aziende di trasporto hanno convenuto sull'opportunità di incentivare le forme di contributo alla sicurezza dei viaggiatori che anche i militari in divisa dell'Esercito Italiano possono garantire.

Con nota del 29 gennaio 2021, in atti, il Comando Forze Operative SUD dell'Esercito Italiano ha manifestato l'interesse a contribuire nelle azioni di miglioramento della sicurezza a bordo dei mezzi del trasporto pubblico di interesse locale e regionale di competenza della Regione Puglia, attraverso l'apporto del contributo all'attività di prevenzione e contrasto alla criminalità ed al terrorismo che l'Arma già offre nelle operazioni in cui è coinvolta.

In particolare si ritiene che la presenza a bordo in divisa dei rappresentanti dell'esercito oltre a costituire un fattore deterrente rispetto ad eventuali atti vandalici, può costituire, in questo particolare periodo, un efficace e non invasivo strumento di richiamo alle regole di distanziamento sociale ed utilizzo degli appositi dispositivi di protezione sui mezzi di trasporto.

Affinché sia possibile procedere in tal senso risulta necessario proporre l'adozione, da parte della Giunta Regionale, di un accordo fra le aziende di trasporto regionale (Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie del Gargano e Ferrotramviaria S.p.A.), e la Regione Puglia da sottoporre alla sottoscrizione anche all'Arma dell'Esercito Italiano, quale strumento disciplinante le azioni volte a migliorare ed integrare la sicurezza (*security*) dei viaggiatori attraverso il contributo, in termini di deterrenza, all'attività di prevenzione e contrasto alla criminalità ed al terrorismo che l'Arma già offre nelle operazioni in cui è coinvolta.

A mente dell'art. 30, co. 1 della L.R. n. 18/2002, la Regione ha facoltà di disporre agevolazioni tariffarie in favore di determinate categorie di utenti.

Le forme di agevolazione tariffaria individuate nello schema di accordo, volte all'implementazione dei controlli di security a bordo dei mezzi del trasporto pubblico locale pugliese, non risultano previste nei contratti di servizio vigente. Così tale forma di agevolazione tariffaria va economicamente compensata nei limiti di quanto previsto dal Reg. (CE) n. 1370/2007 e ss.mm.ii., nonché a fronte di compiuta rendicontazione da parte dell'impresa affidataria ai fini del mantenimento dell'equilibrio economico dei Contratti di Servizio stipulati tra le Aziende presenti e la Regione Puglia.

Pertanto, sulla base delle considerazioni innanzi esposte, si rende necessario con il presente atto l'approvazione di due schemi di Accordo tra la Regione Puglia, le imprese ferroviarie Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie del Gargano e Ferrotramviaria S.p.A. e:

- il Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S, il Comando Legione dei Carabinieri Puglia, il Comando Regionale Puglia della Guardia di Finanza, il Provveditorato Regionale dell'Amministrazione Penitenziaria (schema di accordo in allegato A al presente atto, per costituirne parte sostanziale);
- il Comando Forze Operative SUD dell'Esercito Italiano (schema di accordo in allegato B al presente atto, per costituirne parte sostanziale);

finalizzato ad incrementare il fattore di sicurezza a bordo dei mezzi di trasporto pubblico regionale e locale.

La Regione Puglia, a partire dall'anno 2022, con la DGR che stabilisce le modalità di ripartizione del Fondo Regionale dei Trasporti, cosi come previsto dall'art. 4 della L.R. 18/2002, stabilirà e quindi comunicherà annualmente alle società di trasporto interessate l'importo massimo destinato all'attuazione del presenti Accordi.

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria per l'anno 2021.

La Regione Puglia, a partire dall'anno 2022, con la DGR che stabilisce le modalità di ripartizione del Fondo Regionale dei Trasporti, cosi come previsto dall'art. 4 della L.R. 18/2002, stabilirà e quindi comunicherà annualmente alle società di trasporto interessate l'importo massimo destinato all'attuazione dei presenti Accordi.

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi

illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. k) della L.R. 7/97, propone alla Giunta di adottare il seguente atto finale disponendo:

1. di considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo;
2. di approvare lo schema di Accordo da sottoscrivere con il Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S, il Comando Legione dei Carabinieri Puglia, il Comando Regionale Puglia della Guardia di Finanza, il Provveditorato Regionale dell'Amministrazione Penitenziaria per la Regione e con le società Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., Ferrovie del Gargano s.r.l. e Ferrotramviaria S.p.A., di cui all'allegato A al presente atto, per costituirne parte sostanziale;
3. di approvare lo schema di Accordo da sottoscrivere tra Regione Puglia, Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., Ferrovie del Gargano s.r.l. e Ferrotramviaria S.p.A. ed il Comando Forze Operative SUD dell'Esercito Italiano, di cui all'allegato B al presente atto, per costituirne parte sostanziale, quale strumento disciplinante le azioni volte a migliorare ed integrare la sicurezza (*security*) dei viaggiatori attraverso il contributo, in termini di deterrenza, all'attività di prevenzione e contrasto alla criminalità ed al terrorismo che l'Arma già offre nelle operazioni in cui è coinvolta.
4. di delegare l'Assessore proponente o suo delegato alla sottoscrizione degli Accordi di cui ai predetti allegati A e B al presente atto, con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione dell'atto alla data di decorrenza del medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione;
5. di demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità tutti gli adempimenti conseguenti per l'attuazione del presente provvedimento e la notifica ai soggetti coinvolti;
6. di pubblicare il presente provvedimento in versione integrale sul BURP e sul Sito Istituzionale Regionale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e europea e che il presente schema di provvedimento predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario Istruttore *Giuseppe PASCAZIO*
PO "Contratti ferroviari e offerta di trasporto"

Il Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL *Antonio V. SCARANO*

Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità *Carmela IADARESTA*

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22, NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni sulla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità *Vito Antonio ANTONACCI*

L'ASSESSORE PROPONENTE *Anna MAURODINOIA*
L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile

L A G I U N T A

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
- viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

Per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, condivise e approvate:

1. di considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo;
2. di approvare lo schema di Accordo da sottoscrivere con il Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S., il Comando Legione dei Carabinieri, Il Comando Regionale Guardia di Finanza, il Provveditorato Regionale dell'Amministrazione Penitenziaria per la Regione e con le società Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie del Gargano e Ferrotramviaria S.p.A.;
3. di approvare lo schema di Accordo da sottoscrivere tra Regione Puglia, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie del Gargano, Ferrotramviaria S.p.A. ed Arma dell'Esercito Italiano, quale strumento disciplinante le azioni volte a migliorare ed integrare la sicurezza (*security*) dei viaggiatori attraverso il contributo, in termini di deterrenza, all'attività di prevenzione e contrasto alla criminalità ed al terrorismo che l'Arma già offre nelle operazioni in cui è coinvolta.
4. di delegare l'Assessore proponente o suo delegato alla sottoscrizione dei presenti Accordi;
5. di demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità tutti gli adempimenti conseguenti per l'attuazione del presente provvedimento e la notifica all' impresa di TPL;
6. di pubblicare il presente provvedimento in versione integrale sul BURP e sul Sito Istituzionale Regionale.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO

ladaresta Carmela
29.12.2021
12:34:10
GMT+01:00

ALLEGATI

Allegato A

SCHEMA DI ACCORDO

FINALIZZATO ALLA CONCESSIONE DI AGEVOLAZIONI ALLE FORZE DI POLIZIA A BORDO DEI MEZZI DI TRASPORTO NELL'AMBITO DELLA

REGIONE PUGLIA

fra

Ferrotramviaria ……, con sede in Viale Cap città, iscritta al Registro, Codice Fiscale e Partita IVA n ……. in persona del Dott. ……., nato a , nella sua qualità di Amministratore Unico della Società …….., in virtù dei poteri conferiti dal CdA in data …… (di seguito, per brevità, denominata "Ferrotramviaria")

e

Ferrovie Appulo Lucane ……, con sede in Viale Cap città, iscritta al Registro, Codice Fiscale e Partita IVA n ……. in persona del Dott. ……., nato a , nella sua qualità di Amministratore Unico della Società …….., in virtù dei poteri conferiti dal CdA in data …… (di seguito, per brevità, denominata "Ferrovie Appulo Lucane")

e

Ferrovie del Gargano ……, con sede in Viale Cap città, iscritta al Registro, Codice Fiscale e Partita IVA n ……. in persona del Dott. ……., nato a , nella sua qualità di Amministratore Unico della Società …….., in virtù dei poteri conferiti dal CdA in data …… (di seguito, per brevità, denominata "Ferrovie del Gargano")

di seguito congiuntamente "imprese ferroviarie"

e

Regione Puglia in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Bari, Lungomare N. Sauro, 33 codice fiscale 80017210727, rappresentata da ……., che interviene ed agisce in qualità di ……

(di seguito, per brevità, denominata "Regione")

e

il **Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S.**, con sede in [città-indirizzo], per il quale interviene nel presente atto il Dott. [nome] [cognome], [servizio-ruolo] per la Regione [regione];

e

il **Comando Legione Carabinieri [regione]**, con sede in [città-indirizzo], per il quale interviene nel presente atto il Dott. [nome] [cognome], [servizio-ruolo] per la Regione [regione];

e

il **Comando Regionale [regione] Guardia di Finanza**, con sede in [città-indirizzo], per il quale interviene nel presente atto il Dott. [nome] [cognome], [servizio-ruolo] per la Regione [regione];

e

il **Provveditorato Regionale dell'Amministrazione Penitenziaria [regione]**, con sede in [città-indirizzo], per il quale interviene nel presente atto il Dott. [nome] [cognome], [servizio-ruolo] per la Regione [regione];

di seguito, per brevità, congiuntamente definite "Forze di Polizia" o "Forze dell'Ordine"

Premesso che

- Le imprese ferroviarie, che esercitano attività di trasporto ferroviario passeggeri in forza di licenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gestiscono i servizi di trasporto pubblico ferroviario nella Regione Puglia in virtù dei Contratti di Servizio vigenti;
- Il giorno 3 del mese di maggio dell'anno 2016 è stato sottoscritto tra le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale, (Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie Sud Est, Ferrovie del Gargano e Ferrotramviaria S.p.A.) le Forze dell'Ordine riconosciute ai sensi dell'art. 16 della Legge del 01/04/1981 n. 121, "Nuovo ordinamento dell'Amministrazione della Pubblica Sicurezza" (Arma dei Carabinieri, Polizia di Stato, Polizia Penitenziaria, Guardia di Finanza, Corpo Forestale dello Stato) e la Regione Puglia, un Protocollo d'Intesa finalizzato unicamente a garantire una maggiore sicurezza dei viaggiatori a bordo dei mezzi di trasporto.
- Regione Puglia ha chiesto la disponibilità alle imprese ferroviarie a proseguire tale collaborazione riconoscendo agli appartenenti ai rappresentanti delle Forze dell'Ordine un'agevolazione pari alla riduzione del 60% sul prezzo dell'abbonamento regionale;

Tutto ciò premesso

tra le Parti, come sopra rappresentate, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1

(Premesse e allegati)

Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto (di seguito "Accordo").

Art. 2

(Oggetto e finalità)

Obiettivo del presente Accordo è la prosecuzione dell'attività di impegno a favore dell'utenza al fine di garantire la percezione del fattore sicurezza, personale e patrimoniale, a bordo dei mezzi di trasporto (bus e treni) regionali in Puglia, favorendo anche un miglioramento della soddisfazione della clientela.

L'Accordo non si estende agli appartenenti ad altri corpi

Art. 3

(Modalità di acquisto dell'abbonamento agevolato)

Gli appartenenti alle Forze di Polizia, limitatamente ai confini territoriali amministrativi della Regione Puglia, potranno acquistare un abbonamento nominativo mensile con un'agevolazione del 60% sul prezzo ordinario degli abbonamenti.

L'acquisto sarà possibile presso le biglietterie delle imprese ferroviarie previa esibizione, da parte dell'agente, del tesserino di riconoscimento.

Le imprese ferroviarie si riservano di attivare successivamente i canali di biglietteria automatica self service, il canale on line ed i Punti Vendita Esterni Autorizzati. Il predetto abbonamento agevolato è valido unicamente sui treni e bus regionali.

Per quanto sopra non specificato valgono le Condizioni di Trasporto di ciascuna impresa ferroviaria.

Art. 4

(Modalità di ammissione al treno)

Prima di salire a bordo treno e bus gli appartenenti alle Forze di Polizia in divisa devono segnalare la propria presenza al Personale di Accompagnamento (Capotreno e Capo Servizi Treno), consegnando l'apposito modulo di ammissione (allegato 1) debitamente compilato in tutte le sue parti.

Sul modulo di ammissione deve essere indicato anche il contatto telefonico mobile, al solo fine di consentire al personale di accompagnamento di richiedere un supporto in caso di necessità. Le imprese ferroviarie si impegnano a garantire il corretto trattamento dei dati relativi all'utenza mobile in conformità a alle disposizioni di cui al Regolamento UE 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Nel corso dei controlli dei titoli di viaggio da parte del personale di accompagnamento, gli appartenetti alle Forze di Polizia esibiranno il proprio tesserino di riconoscimento unitamente all'abbonamento agevolato in corso di validità.

In caso di sovraffollamento, gli appartenenti alle forze di Polizia devono lasciare a disposizione dei viaggiatori il posto a sedere.

Qualora l'appartenente alle Forze di Polizia non segnali la propria presenza mediante la consegna del modulo di ammissione (all. 1), ovvero non sia in grado di mostrare il tesserino di riconoscimento o l'abbonamento agevolato in corso di validità, sarà considerato sprovvisto di titolo di viaggio e regolarizzato secondo quanto previsto nelle Condizioni di Trasporto delle imprese ferroviarie.

Art. 5

(Supporto a bordo da parte degli appartenenti alle Forze di Polizia)

In caso di necessità e di richiesta di intervento da parte del Personale di Accompagnamento, l'appartenente alle Forze di Polizia in possesso delle qualifiche pubblicistiche di polizia giudiziaria e di

pubblica sicurezza, che non siano limitate alle funzioni esercitate in relazione alla qualifica o al grado posseduto, valuterà caso per caso le modalità operative più adeguate, avendo cura di salvaguardare l'integrità personale propria, del Personale di Accompagnamento, nonché la sicurezza dei viaggiatori.

Potrà inoltre avvalersi, in base alle prerogative consentite dalla legge, dell'ausilio di persone idonee o in possesso di particolari competenze tecniche per l'acquisizione di fonti di prova, anche tra il Personale di Accompagnamento.

In relazione alle modalità operative individuate tenuto conto delle circostanze relative al caso specifico, l'operatore di polizia dovrà privilegiare il coinvolgimento della Centrale Operativa del Compartimento di Polizia Ferroviaria territorialmente competente, attraverso le relative utenze telefoniche [prefisso-numero], [prefisso-numero]

Art. 6

(Trattamento dei dati personali di dipendenti e/o collaboratori delle Parti, acquisiti durante le fasi di affidamento e di esecuzione dell'Accordo)

Il Trattamento dei dati personali di dipendenti e/o collaboratori delle Parti è limitato ai dati acquisiti durante le fasi di predisposizione, comprese le attività preliminari e propedeutiche alla sottoscrizione, nonché di esecuzione del presente Accordo.

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività dettagliatamente indicate nelle premesse del presente articolo, 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 UE 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di affidamento ed esecuzione del presente Accordo (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti rientrano nelle seguenti categorie:

- dati Comuni acquisiti direttamente dal contraente o dai dipendenti del contraente: dati anagrafici, dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).
  I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e Data Protection Office (DPO).
Per l'esecuzione del presente Accordo i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer DPO sono:

Per **Ferrotramviaria S.p.A.**

Titolare del Trattamento è **Ferrotramviaria S.p.A.**, rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail con sede legale in

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail _____

Per **Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.**

Titolare del Trattamento è **Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.**, rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail con sede legale in

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail _____

Per **Ferrovie del Gargano s.r.l.**

Titolare del Trattamento è **Ferrovie del Gargano s.r.l.**, rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail con sede legale in

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail _____

Per **Regione Puglia** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Per il **Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S.** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Per **Comando Regione Carabinieri [regione]** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Per **Comando Regionale [regione] Guardia di Finanza** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Per **Provveditorato Regionale [regione] dell'Amministrazione Penitenziaria** il titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti 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 o per la risoluzione di eventuali controversie che dovessero insorgere, che 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 Accordo.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 7

(Durata)

Il presente Accordo avrà validità dalla sua sottoscrizione fino a quando i mancati ricavi derivanti da tale agevolazione saranno compensati dalla Regione Puglia e, comunque, non oltre la data del

Le imprese ferroviarie comunicheranno prontamente alle Forze di Polizia eventuali determinazioni della Regione Puglia di non procedere ulteriormente alla predetta compensazione.

Art. 8

(Aspetti economici e finanziari)

La Regione Puglia, a partire dall'anno 2022, con la DGR che stabilisce le modalità di ripartizione del Fondo Regionale dei Trasporti, cosi come previsto dall'art. 4 della L.R. 18/2002, stabilirà e quindi comunicherà annualmente alle imprese ferroviarie l'importo massimo destinato all'attuazione del presente Accordo.

Dietro presentazione di rendiconto, la Regione corrisponderà alle imprese ferroviarie, per ogni abbonamento emesso e previa trasmissione di relativa fattura, la differenza tra l'importo corrisposto dall'abbonato e l'importo facciale dell'abbonamento.

A seguito di validazione del rendiconto da parte della Regione Puglia, le imprese ferroviarie emetteranno fattura da liquidare con le modalità previste nel contratto di servizio sul conto corrente dedicato intestato a ciascuna impresa ferroviaria. In caso di ritardo nei pagamenti rispetto al termine indicato decorreranno, di pieno diritto e senza bisogno di alcuna costituzione in mora, gli interessi previsti dal D. lgs. n. 231/2002.

Le imprese ferroviarie comunicheranno alla Regione Puglia gli abbonamenti emessi, al fine di poter procedere alla sospensione della vendita al momento del raggiungimento del predetto plafond previsto.

Raggiunti i limiti indicati, le imprese ferroviarie sospenderà senza ulteriori comunicazioni la vendita dell'agevolazione. La Regione Puglia si riserva in ogni caso la facoltà di integrare tale plafond previa adozione di specifico atto di Giunta regionale e stanziamento di apposite risorse.

Art. 9

(Risoluzione)

Nell'ipotesi in cui l'impresa ferroviaria non fosse più affidataria del Contratto di Servizio con la Regione Puglia oppure quest'ultima non garantisca, nell'ambito del contratto di servizio, il ripianamento dei minori introiti derivanti dalla presente agevolazione, l'impresa ferroviaria si riserva la facoltà di risolvere il presente Accordo, con un preavviso da comunicare alle Forze di Polizia almeno 20 giorni prima, senza nulla dovere alle stesse in termini economici.

Art. 10

(Codice Etico)

Le forze di Polizia operano nel rispetto delle norme contenute nel codice deontologico e nei regolamenti disciplinari/ordinamentali.

Dette norme, seppur non allegate al presente Accordo, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme richiamate, l'impresa ferroviaria e la Regione avranno il diritto di risolvere il presente Accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

Le imprese ferroviarie si impegnano a rispettare ciascuno il proprio "Codice Etico", pubblicato sulla pagina web di ciascuna impresa ferroviaria.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto Codice Etico, le Forze di Polizia e la Regione avranno il diritto di risolvere il presente Accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

La Regione si impegna a rispettare la legge 6/11/2012 n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e della illegalità nella Pubblica Amministrazione" e il DPR 16/4/2013 n. 62 "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici".

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme richiamate, le Forze di Polizia e le imprese ferroviarie avranno il diritto di risolvere il presente Accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

Le Parti dichiarano altresì che detti Codici sono ispirati ai medesimi principi.

Art. 11

(Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

Le Forze di Polizia e la Regione sono tenute 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 dell'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 danno atto di avere proceduto all'implementazione delle misure ivi previste.

Ciascuna delle Parti sottoscrittrici dell'Accordo si impegna ad informare tempestivamente le restanti in caso di individuazione di effettiva criticità di sicurezza cibernetica.

A tal fine, le Parti individueranno e comunicheranno i propri punti di contatto (numero di telefono ed indirizzo e-mail dedicato) che verranno scambiati a mezzo posta elettronica certificata e con cifratura PGP.

Le imprese ferroviarie si impegnano a individuare e rispettare misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Accordo.

Art. 12

(Controversie, Foro competente e diritto applicabile)

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

Art. 13

(Clausola di riservatezza)

Le Forze di Polizia e la Regione si impegnano a mantenere riservati e a non divulgare a terzi qualsiasi informazione riguardante le condizioni e i termini dell'Accordo. Inoltre, le Forze di Polizia e la Regione si impegnano a mantenere riservati, a non rivelare a terzi e a non usare in alcun modo, per motivi che non siano attinenti all'esecuzione dell'intesa, le informazioni relative a fatti, atti e programmi di ciascuna impresa ferroviaria che vengono messi a loro disposizione o di cui vengano a conoscenza in occasione dell'Accordo stesso.

L'obbligo della riservatezza sarà vincolante per tutta la durata dell'Accordo e, successivamente, fino a quando le informazioni non siano divenute di dominio pubblico.

Art. 14

(Clausola fiscale)

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

_____ li, _____

Ferrotramviria S.p.A. _____

Ferrovie Appulo Lucane s.r.l._____

Ferrovie del Gargano s.r.l._____

Regione Puglia _____

Ministero dell'Interno – Dipartimento della P.S. _____

Comando Legione Carabinieri [regione] _____

Comando Regionale Guardia di Finanza [regione] _____

Provveditorato Regionale dell'Amministrazione Penitenziaria per la Regione [regione] _____

Allegato 1

MODULO DI PRESENTAZIONE AL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO APPARTENENTI ALLE FORZE DI POLIZIA

(da consegnare prima di salire a bordo)

DISTRETTO/CASERMA DI APPARTENENZA ……

……..

N° TESSERA PERSONALE …….

CELLULARE ……

(utilizzabile solo nella tratta sotto indicata)

STAZIONE DI PARTENZA STAZIONE DI ARRIVO

…….. …….

DATA…….

FIRMA

……

Allegato B

SCHEMA DI ACCORDO

FINALIZZATO ALLA CONCESSIONE DI AGEVOLAZIONI ALLE FORZE DI POLIZIA A BORDO DEI MEZZI DI TRASPORTO NELL'AMBITO DELLA

REGIONE PUGLIA

fra

Ferrotramviaria ……., con sede in Viale Cap città, iscritta al Registro, Codice Fiscale e Partita IVA n ……. in persona del Dott. ……., nato a , nella sua qualità di Amministratore Unico della Società …….., in virtù dei poteri conferiti dal CdA in data …… (di seguito, per brevità, denominata "Ferrotramviaria")

e

Ferrovie Appulo Lucane ……., con sede in Viale Cap città, iscritta al Registro, Codice Fiscale e Partita IVA n ……. in persona del Dott. ……., nato a , nella sua qualità di Amministratore Unico della Società …….., in virtù dei poteri conferiti dal CdA in data …… (di seguito, per brevità, denominata "Ferrovie Appulo Lucane")

e

Ferrovie del Gargano ……., con sede in Viale Cap città, iscritta al Registro, Codice Fiscale e Partita IVA n ……. in persona del Dott. ……., nato a , nella sua qualità di Amministratore Unico della Società …….., in virtù dei poteri conferiti dal CdA in data …… (di seguito, per brevità, denominata "Ferrovie del Gargano")

di seguito congiuntamente "imprese ferroviarie"

e

Regione Puglia in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Bari, Lungomare N. Sauro, 33 codice fiscale 80017210727, rappresentata da ……., che interviene ed agisce in qualità di ……

(di seguito, per brevità, denominata "Regione")

e

il **Ministero della Difesa, XXXXXX** , con sede in …….. via ……, per il quale interviene nel presente atto ……, in qualità di …….

(di seguito, per brevità, denominata "Esercito")

Premesso che

- Le imprese ferroviarie, che esercitano attività di trasporto ferroviario passeggeri in forza di licenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gestiscono i servizi di trasporto pubblico ferroviario nella Regione Puglia in virtù dei Contratti di Servizio vigenti;
- Il giorno 3 del mese di maggio dell'anno 2016 è stato sottoscritto tra le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale, (Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie Sud Est, Ferrovie del Gargano e Ferrotramviaria S.p.A.) le Forze dell'Ordine riconosciute ai sensi dell'art. 16 della Legge del 01/04/1981 n. 121, "Nuovo ordinamento dell'Amministrazione della Pubblica Sicurezza" (Arma dei Carabinieri, Polizia di Stato, Polizia Penitenziaria, Guardia di Finanza, Corpo Forestale dello Stato) e la Regione Puglia, un Protocollo d'Intesa finalizzato unicamente a garantire una maggiore sicurezza dei viaggiatori a bordo dei mezzi di trasporto.
- Regione Puglia ha chiesto la disponibilità alle imprese ferroviarie ad introdurre, anche per gli appartenenti all'Esercito, un'agevolazione pari alla riduzione del 50% sul prezzo dell'abbonamento regionale;
- le Parti ritengono che la presenza a bordo degli appartenenti all'Esercito in divisa possa rappresentare un ulteriore incentivo alla sicurezza dei viaggiatori.

Tutto ciò premesso

tra le Parti, come sopra rappresentate, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1

(Premesse e allegati)

Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto (di seguito "Accordo").

Art. 2

(Oggetto e finalità)

Obiettivo del presente Accordo è l'incremento del fattore sicurezza, personale e patrimoniale, a bordo dei mezzi di trasporto (bus e treni) regionali in Puglia, favorendo anche un miglioramento della soddisfazione della clientela.

L'Accordo regolamenta la fruizione anche da parte degli appartenenti all'Esercito delle agevolazioni per i servizi ferroviari regionali e per le relazioni interamente comprese nell'ambito della Regione Puglia.

L'Accordo non si estende agli appartenenti ad altri corpi

Art. 3

(Modalità di acquisto dell'abbonamento agevolato)

Gli appartenenti all'Esercito, limitatamente ai confini territoriali amministrativi della Regione Puglia, potranno acquistare un abbonamento nominativo mensile con un'agevolazione del 50% sul prezzo ordinario degli abbonamenti.

L'acquisto sarà possibile presso le biglietterie delle imprese ferroviarie previa esibizione, da parte dell'agente, del tesserino di riconoscimento.

Le imprese ferroviarie si riservano di attivare successivamente i canali di biglietteria automatica self service, il canale on line ed i Punti Vendita Esterni Autorizzati. Il predetto abbonamento agevolato è valido unicamente sui treni e bus regionali.

Per quanto sopra non specificato valgono le Condizioni di Trasporto di ciascuna impresa ferroviaria.

Art. 4

(Modalità di ammissione al treno)

Prima di salire a bordo treno e bus gli appartenenti all'Esercito in divisa devono segnalare la propria presenza al Personale di Accompagnamento (Capotreno e Capo Servizi Treno), consegnando l'apposito modulo di ammissione (allegato 1) debitamente compilato in tutte le sue parti.

Sul modulo di ammissione deve essere indicato anche il contatto telefonico mobile, al solo fine di consentire al personale di accompagnamento di richiedere un supporto in caso di necessità. Le imprese ferroviarie si impegnano a garantire il corretto trattamento dei dati relativi all'utenza mobile in conformità a alle disposizioni di cui al Regolamento UE 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Nel corso dei controlli dei titoli di viaggio da parte del personale di accompagnamento, gli appartenetti all'Esercito esibiranno il proprio tesserino di riconoscimento unitamente all'abbonamento agevolato in corso di validità.

In caso di sovraffollamento, gli appartenenti all'Esercito devono lasciare a disposizione dei viaggiatori il posto a sedere.

Qualora l'appartenente all'Esercito non segnali la propria presenza mediante la consegna del modulo di ammissione (all. 1), ovvero non sia in grado di mostrare il tesserino di riconoscimento o l'abbonamento agevolato in corso di validità, sarà considerato sprovvisto di titolo di viaggio e regolarizzato secondo quanto previsto nelle Condizioni di Trasporto delle imprese ferroviarie.

Art. 5

(Supporto a bordo da parte degli appartenenti all'Esercito)

Il Comando Forze Operative SUD dell'Esercito Italiano ha manifestato l'interesse a contribuire nelle azioni di miglioramento della sicurezza a bordo dei mezzi del trasporto pubblico di interesse locale e regionale di competenza della Regione Puglia. In particolare si ritiene che la presenza a bordo in divisa dei rappresentanti dell'esercito oltre a costituire un fattore deterrente rispetto ad eventuali atti vandalici, può costituire, in questo particolare periodo, un efficace e non invasivo strumento di richiamo alle regole di distanziamento sociale ed utilizzo degli appositi dispositivi di protezione sui mezzi di trasporto.

Art. 6

(Trattamento dei dati personali di dipendenti e/o collaboratori delle Parti, acquisiti durante le fasi di affidamento e di esecuzione dell'Accordo)

Il Trattamento dei dati personali di dipendenti e/o collaboratori delle Parti è limitato ai dati acquisiti durante le fasi di predisposizione, comprese le attività preliminari e propedeutiche alla sottoscrizione, nonché di esecuzione del presente Accordo.

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività dettagliatamente indicate nelle premesse del presente articolo, 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 UE 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di affidamento ed esecuzione del presente Accordo (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti rientrano nelle seguenti categorie:

- dati Comuni acquisiti direttamente dal contraente o dai dipendenti del contraente: dati anagrafici, dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).
  I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e Data Protection Office (DPO).
Per l'esecuzione del presente Accordo i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer DPO sono:

Per **Ferrotramviaria S.p.A.**

Titolare del Trattamento è **Ferrotramviaria S.p.A.**, rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail con sede legale in

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail _____

Per **Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.**

Titolare del Trattamento è **Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.**, rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail con sede legale in

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail _____

Per **Ferrovie del Gargano s.r.l.**

Titolare del Trattamento è **Ferrovie del Gargano s.r.l.**, rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail con sede legale in

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail _____

Per **Regione Puglia** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Per il **Ministero della Difesa** titolare del trattamento è il [ufficio], con sede legale in [città], [indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [e-mail].

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti 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 o per la risoluzione di eventuali controversie che dovessero insorgere, che 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 Accordo.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 7

(Durata)

Il presente Accordo avrà validità dalla sua sottoscrizione fino a quando i mancati ricavi derivanti da tale agevolazione saranno compensati dalla Regione Puglia e, comunque, non oltre la data del

Le imprese ferroviarie comunicheranno prontamente all'Esercito eventuali determinazioni della Regione Puglia di non procedere ulteriormente alla predetta compensazione.

Art. 8

(Aspetti economici e finanziari)

La Regione Puglia, a partire dall'anno 2022, con la DGR che stabilisce le modalità di ripartizione del Fondo Regionale dei Trasporti, cosi come previsto dall'art. 4 della L.R. 18/2002, stabilirà e quindi comunicherà annualmente alle imprese ferroviarie l'importo massimo destinato all'attuazione del presente Accordo.

Dietro presentazione di rendiconto, la Regione corrisponderà alle imprese ferroviarie, per ogni abbonamento emesso e previa trasmissione di relativa fattura, la differenza tra l'importo corrisposto dall'abbonato e l'importo facciale dell'abbonamento.

A seguito di validazione del rendiconto da parte della Regione Puglia, le imprese ferroviarie emetteranno fattura da liquidare con le modalità previste nel contratto di servizio sul conto corrente dedicato intestato a ciascuna impresa ferroviaria. In caso di ritardo nei pagamenti rispetto al termine indicato decorreranno, di pieno diritto e senza bisogno di alcuna costituzione in mora, gli interessi previsti dal D. lgs. n. 231/2002.

Le imprese ferroviarie comunicheranno alla Regione Puglia gli abbonamenti emessi, al fine di poter procedere alla sospensione della vendita al momento del raggiungimento del predetto plafond previsto. Raggiunti i limiti indicati, le imprese ferroviarie sospenderà senza ulteriori comunicazioni la vendita dell'agevolazione. La Regione Puglia si riserva in ogni caso la facoltà di integrare tale plafond previa adozione di specifico atto di Giunta regionale e stanziamento di apposite risorse.

Art. 9

(Risoluzione)

Nell'ipotesi in cui l'impresa ferroviaria non fosse più affidataria del Contratto di Servizio con la Regione Puglia oppure quest'ultima non garantisca, nell'ambito del contratto di servizio, il ripianamento dei minori introiti derivanti dalla presente agevolazione, l'impresa ferroviaria si riserva la facoltà di risolvere il presente Accordo, con un preavviso da comunicare all'Esercito almeno 20 giorni prima, senza nulla dovere alle stesse in termini economici.

Art. 10

(Codice Etico)

L'Esercito operano nel rispetto delle norme contenute nel codice deontologico e nei regolamenti disciplinari/ordinamentali.

Dette norme, seppur non allegate al presente Accordo, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme richiamate, l'impresa ferroviaria e la Regione avranno il diritto di risolvere il presente Accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

Le imprese ferroviarie si impegnano a rispettare ciascuno il proprio "Codice Etico", pubblicato sulla pagina web di ciascuna impresa ferroviaria.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto Codice Etico, l'Esercito e la Regione avranno il diritto di risolvere il presente Accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

La Regione si impegna a rispettare la legge 6/11/2012 n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e della illegalità nella Pubblica Amministrazione" e il DPR 16/4/2013 n. 62 "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici".

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme richiamate, l'Esercito e le imprese ferroviarie avranno il diritto di risolvere il presente Accordo ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge.

Le Parti dichiarano altresì che detti Codici sono ispirati ai medesimi principi.

Art. 11

(Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

L'Esercito e la Regione sono tenute 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 dell'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 danno atto di avere proceduto all'implementazione delle misure ivi previste.

Ciascuna delle Parti sottoscrittrici dell'Accordo si impegna ad informare tempestivamente le restanti in caso di individuazione di effettiva criticità di sicurezza cibernetica.

A tal fine, le Parti individueranno e comunicheranno i propri punti di contatto (numero di telefono ed indirizzo e-mail dedicato) che verranno scambiati a mezzo posta elettronica certificata e con cifratura PGP.

Le imprese ferroviarie si impegnano a individuare e rispettare misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Accordo.

Art. 12

(Controversie, Foro competente e diritto applicabile)

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

Art. 13

(Clausola di riservatezza)

L'Esercito e la Regione si impegnano a mantenere riservati e a non divulgare a terzi qualsiasi informazione riguardante le condizioni e i termini dell'Accordo. Inoltre, l'Esercito e la Regione si impegnano a mantenere riservati, a non rivelare a terzi e a non usare in alcun modo, per motivi che non siano attinenti all'esecuzione dell'intesa, le informazioni relative a fatti, atti e programmi di ciascuna impresa ferroviaria che vengono messi a loro disposizione o di cui vengano a conoscenza in occasione dell'Accordo stesso.

L'obbligo della riservatezza sarà vincolante per tutta la durata dell'Accordo e, successivamente, fino a quando le informazioni non siano divenute di dominio pubblico.

Art. 14

(Clausola fiscale)

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

_____ li, _____

Ferrotramviria S.p.A. _____

Ferrovie Appulo Lucane s.r.l._____

Ferrovie del Gargano s.r.l._____

Regione Puglia _____

Ministero della Difesa _____

Allegato 1

MODULO DI PRESENTAZIONE AL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO APPARTENENTI ALL'ESERCITO

(da consegnare prima di salire a bordo)

DISTRETTO/CASERMA DI APPARTENENZA ……

……..

N° TESSERA PERSONALE …….

CELLULARE ……

(utilizzabile solo nella tratta sotto indicata)

STAZIONE DI PARTENZA STAZIONE DI ARRIVO

…….. …….

DATA…….

FIRMA

……

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 27 gennaio 2022, n. 28

DGR n. 2206 del 27/12/2021. Piano di dimensionamento scolastico per l'a.s. 2022/23 e programmazione dell'offerta formativa per il triennio 2022/23, 2023/24 e 2024/25. Rettifiche e modifiche.

L'Assessore all'*Istruzione, Formazione e Lavoro - Politiche per il lavoro, Diritto allo studio, Scuola, Università, Formazione professionale*, prof. Sebastiano Leo, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio *Sistema dell'Istruzione e del Diritto allo Studio*, e confermata dalla Dirigente della Sezione *Istruzione e Università*, riferisce quanto segue.

Premesso che l'art. 21 della Legge n. 59 del 15/03/1997 prevede la riorganizzazione del sistema scolastico in funzione dell'autonomia didattica e organizzativa delle istituzioni scolastiche.

L'art. 138 del D.Lgs. n. 112 del 31/03/1998 delega alle Regioni le funzioni in materia di istruzione scolastica e programmazione dell'offerta formativa integrata tra istruzione e formazione professionale, nei limiti delle disponibilità di risorse umane e finanziarie, sulla base dei piani provinciali e assicurando il coordinamento con la programmazione ministeriale. Inoltre, l'art. 139 del citato D.Lgs. n. 112/1998 trasferisce alle Province ed ai Comuni, a seguito di linee guida definite dalle Regioni, rispettivamente per l'istruzione secondaria superiore e per gli altri gradi inferiori di scuola, i compiti e le funzioni concernenti: "*a) l'istituzione, l'aggregazione, la fusione e la soppressione di scuole in attuazione degli strumenti di programmazione; b) la redazione dei piani di organizzazione della rete delle istituzioni scolastiche*".

Con il DPR n. 233 del 18/06/1998 è stato, quindi, approvato il "*Regolamento recante norme per il dimensionamento ottimale delle istituzioni scolastiche e per la determinazione degli organici funzionali dei singoli istituti, a norma dell'art. 21 della legge n. 59 del 16 luglio 1997*".

Con la LR n. 24 dell'11/12/2000, Regione Puglia ha recepito le funzioni conferite alle regioni e fornito ulteriori indicazioni in ordine alle procedure da seguire per l'esercizio della funzione (art. 25, lett. e), nonché in ordine ai compiti attribuiti alle Province (art. 27).

Con l'adozione del primo *Piano regionale di dimensionamento*, approvato con deliberazione del Commissario *ad acta* n. 181 del 01/08/2000, è stato effettuato il riordino di tutte le Istituzioni Scolastiche statali pugliesi in prima fase.

La Legge Costituzionale n. 3/2001 e ss.mm.ii "*Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione*" ha riconosciuto alle Regioni una potestà esclusiva in materia di istruzione e formazione professionale e potestà legislativa concorrente in materia di istruzione, tracciando un sistema educativo unitario in cui sono attribuite competenze legislative alle Regioni e funzioni amministrative agli Enti locali, nel quadro di una legislazione statale di principio.

L'art. 64 della Legge n. 133 del 06/08/2008, "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria*" e, in particolare, il comma 4-quinquies introdotto dall'art. 3 del DL n. 154 del 07/10/2008 convertito, con modificazioni, dalla L. n. 189 del 04/12/2008, stabilisce che il MIUR e il MEF, sentito il Ministro per i rapporti con le Regioni, promuovono la stipula di un'intesa in sede di Conferenza Unificata per "*disciplinare l'attività di dimensionamento della rete scolastica […]. Detta intesa prevede la definizione dei criteri finalizzati alla riqualificazione del sistema scolastico, al contenimento della spesa pubblica nonché ai tempi e alle modalità di realizzazione, mediante la previsione di appositi protocolli d'intesa tra le regioni e gli uffici scolastici regionali*".

L'art. 19 della Legge n. 111 del 15/07/2011 "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*", come modificato da ultimo dal decreto-legge n. 104/2013 (L. 128/2013), ha disposto al comma 4 un numero minimo di alunni per autonomia scolastica (pari a 600 o 400 per le istituzioni site nelle piccole isole, nei comuni montani, nelle aree geografiche caratterizzate da specificità linguistiche), al fine di veder riconosciuto il Dirigente Scolastico

e il Direttore dei Servizi Generali e Amministrativi con rapporto di lavoro a tempo indeterminato, ai sensi del successivo comma 5.

Con Sentenza n. 147 del 07/06/2012 la Corte Costituzionale, nel dichiarare incostituzionale il comma 4 del suddetto art. 19 della Legge n. 111/2011 per violazione dell'art. 117, comma 3, della Costituzione, precisa che "*il dimensionamento e la rete scolastica sono riservati alle Regioni nell'ambito della competenza concorrente*" e che "*il carattere di intervento di dettaglio nel dimensionamento della rete scolastica emerge, con ancor maggiore evidenza, dalla seconda parte del comma 4, relativa alla soglia minima di alunni che gli istituti comprensivi devono raggiungere per ottenere l'autonomia: in tal modo lo Stato stabilisce alcune soglie rigide le quali escludono in toto le Regioni da qualsiasi possibilità di decisione, imponendo un dato numerico preciso sul quale le Regioni non possono in alcun modo interloquire*".

In data 10/07/2012 la 7^ Commissione del Senato ha, quindi, approvato una risoluzione che impegna il Governo "*a rispettare le specificità regionali, stabilendo […] un parametro che consenta di determinare il contingente di dirigenti scolastici da assegnare a ciascuna Regione nell'ambito del quale ciascuna possa compiere le scelte più adatte al proprio territorio […] basato, da un lato, sul numero di alunni di ciascuna Regione e, dall'altro, sull'esigenza di contenimento della spesa pubblica*"; parimenti alla Camera il Governo evidenzia l'opportunità di costituire un tavolo di concertazione in Conferenza Unificata.

Nel corso del 2013 la Conferenza delle Regioni, per il tramite della IX Commissione, ha avviato i lavori per la definizione dei suddetti parametri ed elabora la bozza di Intesa da sancire in Conferenza Unificata, la quale avrebbe dovuto entrare in vigore dopo l'abrogazione dei commi 5 e 5-bis dell'art. 19 del DL 98/2011 e ss.mm. ii.. Successivamente, nella seduta dell'11/04/2013 la Conferenza delle Regioni ha espresso avviso contrario all'Intesa ritenendo i contenuti in contrasto con i commi 5 e 5-bis dell'art. 19 della L. n. 111/2011, che il MEF riteneva di non poter abrogare per mancanza di risorse.

Il DL n. 104/2013 (art. 12 della Legge n. 128 dell'08/11/2013 "*Misure urgenti in materia di istruzione, università e ricerca*") inserisce il comma 5-ter all'art. 19 della L. n. 111/2011, il quale dispone che, al fine di consentire l'ottimale dimensionamento delle istituzioni scolastiche e la programmazione degli organici, i criteri per l'individuazione delle istituzioni scolastiche alle quali può essere assegnato il DS e il DSGA devono essere definiti con decreto del MIUR, di concerto con il MEF, previo accordo da raggiungere in sede di Conferenza Unificata al fine di consentire alle Regioni di provvedere autonomamente al dimensionamento scolastico sulla base dell'accordo.

Tuttavia, non essendo stato raggiunto l'Accordo in sede di Conferenza Unificata previsto dall'art. 19, comma 5-ter, del D.L. n. 98/2011, permangono, ad oggi, le disposizioni di cui all'art. 19, commi 5 e 5-bis della Legge 111/2011 come modificati dalla Legge 183/2011, art. 4 commi 69 e 70.

Il tema è stato ripreso dalla IX Commissione della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome alla fine del 2018; in particolare, nella seduta del 07/11/2018 la Commissione all'unanimità ha inteso dare attuazione alle prerogative regionali nel dimensionamento e nell'organizzazione della rete scolastica, prevedendo una soglia nell'ambito della quale poi le Regioni provvederanno al dimensionamento anche in base alle peculiarità e delle particolari esigenze del proprio territorio e, quindi, di avviare i lavori per proporre un documento regionale da portare in Conferenza. Nel corso del 2019 la IX Commissione della Conferenza delle Regioni ha, inoltre, attivato un tavolo in Conferenza Unificata al fine di dare attuazione alla sentenza della Corte Costituzionale 147/2012 e anche alla luce della risoluzione Doc. VII-bis n.1 del 10/07/2012 della 7^ Commissione del Senato, ovvero di ripartire con una concertazione tesa a consentire alle Regioni medesime la possibilità di realizzare il dimensionamento anche in base alle peculiarità e alle particolari esigenze del proprio territorio.

Come già esposto, nelle more della rielaborazione dei su menzionati parametri in attuazione della Sentenza della Corte Costituzionale n. 147/2012, la disposizione che regolamenta il dimensionamento della rete scolastica è quella prevista dall'art. 19, commi 5 e 5-bis della Legge 111/2011, come modificati dalla Legge 183/2011, art. 4 commi 69 e 70, ovvero un numero minimo di alunni di 600 e 400 (per particolari situazioni) al fine di assegnare il DS e il DSGA ad un'Istituzione Scolastica.

Purtuttavia, l'art. 1, comma 978 della *Legge di Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023*" prevede che "*per l'anno scolastico 2021/2022, alle istituzioni scolastiche autonome costituite con un numero di alunni inferiore a 500 unità, ridotto fino a 300 unità per le istituzioni situate nelle piccole isole, nei comuni montani o nelle aree geografiche caratterizzate da specificità linguistiche, non possono essere assegnati dirigenti scolastici con incarico a tempo indeterminato. Le predette istituzioni scolastiche sono conferite in reggenza a dirigenti scolastici titolari di incarico presso altre istituzioni scolastiche autonome*" e "*non può essere assegnato in via esclusiva un posto di direttore dei servizi generali e amministrativi […], assegnato in comune con altre istituzioni scolastiche*".

Considerato che con la formazione del *Piano regionale di dimensionamento della rete scolastica per l'a.s. 2022/23 e programmazione dell'offerta formativa per il triennio 2022/23, 2023/24 e 2024/25*, ai sensi dell'art. 21 della L. 59/1997 e del DPR 233/1998, Regione Puglia si pone gli obiettivi di garantire *continuità* e *stabilità* nel tempo all'organizzazione della rete scolastica e all'offerta formativa, quest'ultima con un orizzonte temporale triennale, determinare il livello ottimale di erogazione del servizio scolastico e migliorare e valorizzare il sistema nel suo complesso, rendendo pienamente fruibile l'esercizio del diritto all'istruzione. L'esercizio della propria competenza programmatoria è esercitata, tra l'altro, mediante la redazione ed approvazione di *Linee di indirizzo* che illustrino i criteri per l'ottimizzazione dell'attuale assetto organizzativo della rete scolastica e dell'offerta formativa erogata dalle scuole regionali, nonché le modalità procedimentali per perseguirla. Ciò nell'ottica di un modello operativo per la *governance* del sistema-scuola fondato sulla concertazione e la collaborazione interistituzionale tra le Istituzioni Scolastiche, i Comuni e le Unioni di Comuni, le Province e la Città Metropolitana di Bari, gli Uffici Scolastici Provinciali, l'Ufficio Scolastico Regionale per la Puglia, le Organizzazioni sindacali.

Sentiti Ufficio Scolastico Regionale per la Puglia, l'Associazione Nazionale Comuni Italiani, sezione Puglia – ANCI Puglia, l'Unione Province Italiane, sezione Puglia - UPI Puglia e le Organizzazioni Sindacali di comparto scuola, con **DGR n. 1108 del 07/07/2021** sono state approvate le ***Linee di indirizzo per il dimensionamento scolastico per l'a.s. 2022/23 e programmazione dell'offerta formativa per il triennio 2022/23, 2023/24 e 2024/25***.

Tenuto conto che, con riferimento alle citate *Linee di indirizzo***,** gli enti coinvolti nel procedimento hanno trasmesso le proprie richieste/pareri/piani mediante la procedura informatica e, in particolare, le Province e la Città Metropolitana hanno approvato i Piani provinciali (***Città Metropolitana di Bari*** con Deliberazione del Consiglio Metropolitano n. 138 del 22/11/2021, successivo Ordine del Giorno approvato con Deliberazione n. 153 del 25/11/2021 e Deliberazione del Consiglio Metropolitano n. 179 del 28/12/2021, ***Provincia di Brindisi*** con Decreto del Presidente n. 95 del 10/11/2021, ***Provincia di Barletta-Andria-Trani*** con Deliberazione del Presidente n. 62 del 10/11/2021, ***Provincia di Foggia***, con Deliberazione del Vice Presidente n. 170 del 12/11/2021 e successiva Deliberazione del Vice Presidente di Provincia di Foggia n. 190 del 13/12/2021, ***Provincia di Lecce*** con Delibera del Consiglio Provinciale n. 60 del 11/11/2021 e ***Provincia di Taranto*** con Decreto del Presidente n. 98 del 19/11/2021).

Con nota prot. n. m_pi.AOODRPU n. 38741 del 26/11/2021, Ministero dell'Istruzione, Direzione Generale dell'Ufficio Scolastico Regionale per la Puglia ha trasmesso il parere di competenza sui piani provinciali, successivamente integrato con nota prot. n. m_pi.AOODRPU n. 39950 del 06/12/2021.

Pertanto, svolto il tavolo di confronto con le Organizzazioni Sindacali di settore, ricevute al di fuori del procedimento descritto nelle *Linee di indirizzo*, ulteriori istanze, richieste e pareri, a seguito dell'istruttoria espletata con **Deliberazione di Giunta Regionale n. 2206 del 27/12/2021** è stato approvato **il *Piano di dimensionamento scolastico per l'a.s. 2022/23 e programmazione dell'offerta formativa per il triennio 2022/23, 2023/24 e 2024/25*,** come definito negli allegati A) *"Assetto scolastico",* B) *"Offerta formativa (secondo ciclo di istruzione)"* e C) "*Assetto invariato*".

Considerato, inoltre, che a seguito dell'approvazione del Piano sono emersi alcuni errori materiali e sono pervenute da parte dei soggetti istituzionali competenti richieste di correzione ed emendamento alla citata DGR 2206/2021, si rappresenta quanto segue.

RETTIFICHE DEGLI ERRORI MATERIALI

Con riferimento agli Allegati A e B

La dicitura "*Versione modificata nella seduta di Giunta del 27/10/2021*" è da intendersi "*Versione modificata nella seduta di Giunta del 27/**12**/2021*".

Con riferimento all'Allegato B

FGTD060005 - ISTITUTO TECNICO VITTORIO EMANUELE III – LUCERA

Nell'Allegato B alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, nella colonna denominata "Decisione Regione" in corrispondenza dell'istituzione scolastica FGTD060005 - ISTITUTO TECNICO VITTORIO EMANUELE III di Lucera si legge:

"*Vista la documentazione trasmessa, si autorizza l'attivazione dell'indirizzo di studio IT16 - Chimica, materiali e biotecnologie e, qualora nell'a.s. 2024/25 risultino costituite le classi del biennio, dell'articolazione ITBS -Biotecnologie Sanitarie, in accordo con il parere reso da Città Metropolitana di Bari e USR*".

Rilevato l'errore materiale, si ritiene, pertanto, di ***rettificare*** il testo della colonna denominata "Decisione Regione Puglia" nell'Allegato B alla DGR n. 2206 del 27/12/2021 come segue:

"*Vista la documentazione trasmessa, si autorizza l'attivazione dell'indirizzo di studio IT16 - Chimica, materiali e biotecnologie e, qualora nell'a.s. 2024/25 risultino costituite le classi del biennio, dell'articolazione ITBS -Biotecnologie Sanitarie, in accordo con il parere reso da **Provincia di Foggia** e USR*".

Con riferimento all'Allegato B

FGIS052001 - I.I.S.S. PUBLIO VIRGILIO MARONE – VICO DEL GARGANO

Nell'Allegato B alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, nella colonna denominata "Decisione Regione" in corrispondenza dell'istituzione scolastica FGIS052001 - I.I.S.S. PUBLIO VIRGILIO MARONE di Vico del Gargano si legge:

"*Vista la documentazione trasmessa: - si autorizza In riferimento l'attivazione del percorso di secondo livello, dal primo periodo, dell'indirizzo IP11 – Agricoltura, sviluppo rurale, valorizzazione dei prodotti del territorio e gestione delle risorse forestali e montane, in quanto attivo nei relativi percorsi diurni, in accordo con il parere reso da USR; - non si autorizza l'attivazione di percorsi triennali di IeFP in quanto l'Istituzione Scolastica non è accreditata ai sensi dell'art. 2, comma 2, dell'Accordo Regione/USR del 07/10/2019*".

Rilevato l'errore materiale, si ritiene, pertanto, di ***rettificare*** il testo della colonna denominata "Decisione Regione Puglia" nell'Allegato B alla DGR n. 2206 del 27/12/2021 come segue:

"*Vista la documentazione trasmessa: - si **conferma l'attuale offerta formativa, ad eccezione degli indirizzi di studio che si intendono soppressi ai sensi di quanto previsto nel paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo**; - non si autorizza l'attivazione di percorsi triennali di IeFP in quanto l'Istituzione Scolastica non è accreditata ai sensi dell'art. 2, comma 2, dell'Accordo Regione/USR del 07/10/2019*".

Con riferimento all'Allegato B

LEIS016008 - IISS TRICASE DON TONINO BELLO – TRICASE

Nell'Allegato B alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, nella colonna denominata "Decisione Regione" in corrispondenza dell'istituzione scolastica LEIS016008 - IISS TRICASE DON TONINO BELLO di Tricase si legge:

"Vista la documentazione trasmessa, si autorizza la riattivazione:

- presso la sede di Via Apulia a Tricase, dell'articolazione ITCI - Conduzione di Apparati e Impianti Marittimi;

- presso l'edificio cod. ARES 0750020657, sede di Alessano, dell'indirizzo di studio diurno IP19 -

Servizi per la sanità e l'assistenza sociale;

- presso l'edificio cod. ARES 0750020657, sede di Alessano, dell'indirizzo di studio IP14 - Manutenzione e Assistenza tecnica, sia come corso diurno, sia come percorso di secondo livello, dal primo periodo;

i suddetti indirizzi saranno da intendersi soppressi nell'anno solare 2022 qualora non riceva iscrizioni per l'a.s. 2022/23, ai sensi di quanto previsto nel paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo.

Vista la documentazione trasmessa, non si autorizza:

- l'attivazione del percorso di secondo livello dell'indirizzo di studio IP19, in quanto già attivo presso l'istituzione scolastica;

- il mantenimento dell'indirizzo di studio IP13 presso la sede di Poggiardo, condividendo le motivazioni della Provincia e di USR;

- l'attivazione degli altri indirizzi richiesti, in accordo con il parere di USR;

- di nuovi percorsi triennali di IeFP, in quanto presso l'Istituzione Scolastica non risultano costituite classi separate di IeFP, ai sensi di quanto previsto al par. 4.4, secondo periodo, primo punto delle Linee di indirizzo".

Rilevati alcuni errori materiali, si ritiene, pertanto, di ***rettificare*** il testo della colonna denominata "Decisione Regione Puglia" nell'Allegato B alla DGR n. 2206 del 27/12/2021 come segue:

"*Vista la documentazione trasmessa, si autorizza la riattivazione:*

- presso la sede di Via Apulia a Tricase, dell'articolazione ITCI - Conduzione di Apparati e Impianti Marittimi;

- presso l'edificio cod. ARES 0750020657, sede di Alessano, dell'indirizzo di studio diurno IP19 - Servizi per la sanità e l'assistenza sociale;

- presso l'edificio cod. ARES 0750020657, sede di Alessano, dell'indirizzo di studio IP14 - Manutenzione e Assistenza tecnica, sia come corso diurno, sia come percorso di secondo livello, dal primo periodo;

i suddetti indirizzi saranno da intendersi soppressi nell'anno solare 2022 qualora non riceva iscrizioni per l'a.s. 2022/23, ai sensi di quanto previsto nel paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo.

Vista la documentazione trasmessa, non si autorizza ***l'attivazione****:*

- ***del*** *percorso di secondo livello dell'indirizzo di studio IP19, in quanto già attivo presso l'istituzione scolastica;*

- ***dell'****indirizzo di studio IP13 presso la sede di Poggiardo,* ***in quanto già attivo presso un punto di erogazioni distante meno di 30 min di trasporto su gomma (cfr. paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo)****;*

- ***degli*** *altri indirizzi richiesti, in accordo con il parere di USR;*

- di nuovi percorsi triennali di IeFP, in quanto presso l'Istituzione Scolastica non risultano costituite classi separate di IeFP, ai sensi di quanto previsto al par. 4.4, secondo periodo, primo punto delle Linee di indirizzo".

TAIS037007- IISS MAJORANA2 – MARTINA FRANCA

Nell'Allegato B alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, in corrispondenza dell'istituzione scolastica TAIS037007- IISS MAJORANA2 di Martina Franca si legge:

nella colonna denominata "Proposta Provinciale" si legge:

"Attivazione di un percorso CPIA secondo, secondo e terzo periodo didattico IP13 Industria e Artigianato per il Made in Italy: rientro in formazione di adulti tramite il sistema del CPIA al fine di conseguire un diploma di studio spendibile nel mondo del lavoro o per continuare con iscrizione ITS Moda".

nella colonna denominata "Parere IS sulla proposta provinciale" si legge:

"(omissis). Attivazione del Percorso CPIA, secondo livello, secondo e terzo periodo didattico, indirizzo tecnico IT13, con articolazione ITIA. Favorire il rientro in formazione soprattutto di giovani donne del comprensorio di Martina Franca che, per svariate ragioni, hanno interrotto il percorso di studi.

La frequenza dei percorsi di II livello consentirebbe il conseguimento di un titolo di studio spendibile nel mondo del lavoro e finanche utile alla frequenza del nuovo ITS moda, di cui la scuola è ente capofila".

nella colonna denominata "Piano Provinciale/CM" si legge:

"Parere favorevole a condizione che l'istituzione scolastica abbia locali e attrezzature idonee e sufficienti"

nella colonna denominata "Parere USR" si legge:

"In riferimento ai PERCORSI DI SECONDO LIVELLO, si condivide il parere FAVOREVOLE dell'Ente provinciale in merito all'attivazione, a partire dal I PERIODO, dell'indirizzo: - IT13 - Informatica e Telecomunicazioni (biennio comune) - articolazione ITIA - Informatica, perché conforme a quanto già attivato nei corsi diurni".

nella colonna denominata "Decisione Regione" si legge:

"*Vista la documentazione trasmessa, si autorizza l'attivazione del percorso di secondo livello, dal primo periodo, dell'articolazione ITIA - Informatica, in quanto attivo il relativo percorso diurno*"

L'Istituzione Scolastica rileva di aver commesso alcuni errori materiali nell'espressione del proprio parere sulla proposta provinciale di attivazione di un percorso di secondo livello dell'indirizzo di studio IP13 *Industria e Artigianato per il Made in Italy*, riportando l'erronea dizione dell'indirizzo di studio "*IT13, con articolazione ITIA* " in luogo di IP13. Rilevato l'errore materiale, non sussistendo motivi ostativi, si ritiene, pertanto, di ***rettificare*** il testo della colonna denominata "Decisione Regione Puglia" nell'Allegato B alla DGR n. 2206 del 27/12/2021 come segue:

"*Vista la documentazione trasmessa, si autorizza l'attivazione del percorso di secondo livello, dal primo periodo, dell'**indirizzo di studio IP13 - Industria e Artigianato per il Made in Italy**, in quanto attivo il relativo percorso diurno"*.

RICHIESTE DI MODIFICHE

Con riferimento all'Allegato B

FGIS01300A - I.I.S.S. MAURO DEL GIUDICE – RODI GARGANICO

Nell'Allegato B alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, in corrispondenza dell'istituzione scolastica FGIS01300A - I.I.S.S. MAURO DEL GIUDICE di Rodi Garganico:

nella colonna denominata "Proposta Provinciale" si legge:

"Riequilibrio [...] della Programmazione dell'Offerta Formativa, viste le criticità rappresentate per il II Ciclo di istruzione da n. 1 istituzione scolastica sottodimensionata e n. 6 istituzioni sovradimensionate. [...] Sono stati inoltre proposti percorsi non rientranti nel piano di dimensionamento e proposte di attivazione di "Liceo Sportivo" [...]".

nella colonna denominata "Parere IS sulla proposta provinciale" si legge:

"-"

nella colonna denominata "Piano Provinciale/CM" si legge:

"1) Parere favorevole all'attivazione indirizzo per triennio "Produzioni industriali e artigianali" corso serale presso Ischitella; 2) Parere favorevole riattivazione indirizzo per il biennio "Costruzioni, Ambiente e Territorio" corso diurno plesso di Rodi Garganico. 3) parere favorevole mantenimento indirizzo "Costruzioni Ambiente e Territorio "triennio plesso Rodi. 4) Parere favorevole mantenimento indirizzo "Industria e artigianato per il made in Italy" plesso Ischitella."

nella colonna denominata "Parere USR" si legge:

"In riferimento ai PERCORSI DI SECONDO LIVELLO, si esprime parere NON FAVOREVOLE in merito all'attivazione, sulla sede di Ischitella, dell'indirizzo IP10 – PRODUZIONI INDUSTRIALI E ARTIGIANALI, perchè a partire dall'a.s. 2022/23 il DPR n. 87/2010 e ss.mm.ii. non è più applicabile e sono attivabili solo gli indirizzi previsti dall'art. 3, co. 1 del D.Lgs. 61/2017.

In riferimento all'attivazione di un punto di erogazione per il CPIA 1 FOGGIA, sede di Rodi Garganico. si rimanda all'Allegato A."

nella colonna denominata "Decisione Regione" si legge:

"*Vista la documentazione trasmessa:*

- non si autorizza l'attivazione del percorso di secondo livello, secondo periodo, dell'indirizzo di studio Produzioni industriali ed artigianali, in accordo con il parere di USR;

- si autorizza il mantenimento dell'indirizzo di studio IT24 biennio e triennio; qualora nell'a.s. 2022/23 tale indirizzo di studio non riceva iscrizioni, si riterrà disattivato, ai sensi di quanto previsto al paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo:

L'indirizzo di studio IP13 è già attivo presso la sede di Ischitella"

Con nota prot. n. 9634/VIII.5 del 29/1/2021, acquisita al prot. con n. AOO_162/6378 del 30/12/2021, l'I.I.S.S. MAURO DEL GIUDICE rappresenta che "*a seguito della trasmissione […] del […] Piano regionale di dimensionamento scolastico […] il nostro Istituto, in data 25.10.2019 […] ha presentato richiesta di attivazione del corso serale IP10 - PRODUZIONI INDUSTRIALI E ARTIGIANALI - BIENNIO COMUNE per il plesso di Ischitella. La richiesta è stata accolta e, per l'a.s. 2020/2021, è stata formata la classe PRIMA. Nel corrente a.s. 2021/2022 è attiva la classe SECONDA. L'indirizzo attivato […] comprende solo il biennio. Per consentire alle studentesse iscritte all'attuale classe SECONDA di poter proseguire negli studi, in data 29.09.2021, con prot.n. 6367/VIII.5, il nostro Istituto ha chiesto l'attivazione per la classe TERZA dell'indirizzo IPAG (ARTIGIANATO) OPZIONE IPTS – PRODUZIONI TESSILI SARTORIALI, presente nella piattaforma SIDI per il corrispondente corso diurno".* L'Istituzione Scolastica ha rilevato che il parere USR "*in riferimento ai PERCORSI DI SECONDO LIVELLO […] esprime parere NON FAVOREVOLE in merito all'attivazione, sulla sede di Ischitella, dell'indirizzo IP10 – PRODUZIONI INDUSTRIALI E ARTIGIANALI, perché a partire dall'a.s. 2022/23 il DPR n. 87/2010 e ss.mm.ii. non è più applicabile e sono attivabili solo gli indirizzi previsti dall'art. 3, co. 1 del D.Lgs. 61/2017".*

Con la suddetta nota, l'Istituzione Scolastica chiede, *"al solo fine di garantire il diritto allo studio anche alle studentesse iscritte al corso serale, considerata la specificità dell'utenza, costituita da giovani signore che, nel loro a volte recente passato, non sono riuscite a conseguire un titolo di studio di istruzione di II grado e che in parte vivono situazioni di disagio sociale o affrontano problematiche familiari e personali e gravosi impegni di lavoro, […]* ***un riesame*** *della determinazione di cui alla Delibera n. 2206 […] che venga concesso l'indirizzo IPAG (ARTIGIANATO) OPZIONE IPTS – PRODUZIONI TESSILI SARTORIALI o, in subordine, l'indirizzo equivalente attivabile alla luce della normativa vigente "Industria e artigianato per il Made in Italy", già attivo sul diurno con codice IP13"* e *"che* ***venga riesaminata*** *pure la richiesta di mantenimento dell'attuale assetto che, sempre al serale di Ischitella, attualmente prevede gli indirizzi: 1) IP09 - MANUTENZIONE E ASSISTENZA TECNICA BIENNIO – TRIENNIO; 2) IP10 - PRODUZIONI INDUSTRIALI E ARTIGIANALI - BIENNIO COMUNE; concedendo la trasformazione nei nuovi indirizzi attualmente presenti sui corsi diurni: 1) IP13 - INDUSTRIA E ARTIGIANATO PER IL MADE IN ITALY; 2) IP14 - MANUTENZIONE E ASSISTENZA TECNICA".*

Considerate le motivazioni addotte dall'Istituzione Scolastica, informato l'USR, si ritiene di poter ***modificare*** il testo della colonna denominata "Decisione Regione" nell'Allegato B alla DGR n. 2206/2021, come segue:

"Vista la documentazione trasmessa:

- ***si*** *autorizza l'attivazione del percorso di secondo livello* ***richiesto, in accordo con il parere della Provincia****;*

- si autorizza il mantenimento dell'indirizzo di studio IT24 biennio e triennio; qualora nell'a.s. 2022/23 tale indirizzo di studio non riceva iscrizioni, si riterrà disattivato, ai sensi di quanto previsto al paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo:

L'indirizzo di studio IP13 è già attivo presso la sede di Ischitella".

TAIS03900V - I.I.S.S. MAURO PERRONE – CASTELLANETA

Nell'Allegato B alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, in corrispondenza dell'istituzione scolastica TAIS03900V - I.I.S.S. MAURO PERRONE di Castellaneta:

nella colonna denominata "Proposta Provinciale" si legge:

"Attivazione: - indirizzo dell'indirizzo IT21 Agraria, Agroalimentare e Agroindustria, ITPT Produzioni e trasformazioni, e IP11 Agricoltura, Sviluppo rurale, valorizzazione dei prodotti del territorio e gestione delle risorse forestali e montane, c/o sede di Ginosa TAIS03900V: i Comuni di Ginosa Laterza e Castellnata sono ad alta vocazione agricola; - c/o la sede di Palagianello TAIS03900V, IP17 Enogastronomia e ospitalità alberghiera, in quanto l'emergenza sanitaria e il numero insufficienti di aule disponibili presso la sede centrale di Castellaneta rende necessario reperire ulteriori spazi, e IP18 Servizi cuturali e dello spettacolo, in quanto la cultura è stata individuata negli ultimi anni come uno strumento centrale del Comune di Palagianello, nella consapolevolezza che un piccolo borgo sensisibile e ricettivo rappresenta un terreno fertile per una crescita dei diritti, del benessere e qualità della vita dei cittadini; - indirizzo IP17 Enogastronomia e ospitalità alberghiera c/o la sede ubicata nel centro cittadino di Castellaneta TAIS03900V: l'emergenza sanitaria e il numero insufficienti di aule disponibili presso la sede centrale di Castellaneta rende necessario reperire ulteriori spazi".

nella colonna denominata "Parere IS sulla proposta provinciale" si legge:

"Si richiede punto di erogazione presso la sede di Palagianello, codice edificio 073000634, per indirizzo Enogastronomico IP17 e Servizi Culturali dello Spettacolo IP18. Attivazione degli indirizzi di studio: IPPD c/o TARC03901T; IT21 Agraria, Agroalimentare e Agroindustria (biennio comune) e IT16 Chimica, materiali e biotecnologie (biennio comune) c/o TATD039026; IPAV c/o TARC03903X".

nella colonna denominata "Piano Provinciale/CM" si legge:

"In merito al punto di erogazione presso la sede di Palagianello degli indirizzi IP17 e IP18 si da pare favorevole a condizione che l'istituzione possieda locali e attrezzature idonee. In merito al punto IT21/IP11 presso la sede di Ginosa si esprime parere negativo in quanto la richiesta di attivazione di un nuovo indirizzo agrario è sovrapponibile all'attuale offerta formativa presente nello stesso ambito. Parere favorevole per indirizzo IT16 E IPAV a condizione che l'istituzione scolastica abbia locali e attrezzature idonee e sufficienti."

nella colonna denominata "Parere USR" si legge:

"Si prende atto della mancata idonea attestazione del competente Ente provinciale, così come previsto dalle Linee guida del presente Piano di dimensionamento, in ordine all'attivazione di un Punto di Erogazione c/o Palagianello dell'indirizzo IP17 - Enogastronomia e ospitalità alberghiera e IP18 - Servizi culturali e di spettacolo (biennio comune+triennio) e dell'indirizzo IT16 - Chimica, materiali e biotecnologie (biennio comune), circa le disponibilità di aule, laboratori con attrezzature e requisiti fisico-spaziali adeguati, a partire dall'avvio del corso di studi e per tutta la sua durata, ed assunzione formale degli oneri di legge, con particolare riferimento all'edilizia scolastica, pertanto, si esprime il parere di MANTENIMENTO dell'attuale Offerta Formativa, salvo diversa valutazione dell'Ente regionale. Si condivide il parere NON FAVOREVOLE dell'Ente provinciale per l'attivazione dell'indirizzo IT21 - Agraria, Agroalimentare e Agroindustria (biennio comune) e dell'indirizzo IP11 - Agricoltura, Sviluppo rurale, valorizzazione dei prodotti del territorio e gestione delle risorse forestali e montane c/o GINOSA. Si esprime parere NON FAVOREVOLE in merito all'attivazione dell'opzione IPPD - Prodotti Dolciari, Artigianali e industriali c/o TARC03901T e dell'opzione IPAV - Produzioni audiovisive c/o TARC03903X. Si precisa che, come anche indicato nelle Linee di indirizzo del presente dimensionamento, gli indirizzi professionali sono quelli esclusivamente previsti dall'art. 3, co. 1 del D.Lgs. 61/2017 (a partire dall'a.s. 2022/23, infatti, il DPR n. 87/2010 e ss.mm. ii. non è più applicabile per alcuna classe). Le previgenti articolazioni e le opzioni possono essere attuate negli indirizzi del vigente ordinamento in contestualità con il potenziamento delle attività laboratoriali, anche con la rimodulazione dei quadri orari."

nella colonna denominata "Decisione Regione" si legge:

"*Vista la documentazione trasmessa, si autorizza l'attivazione, presso la sede di Palagianello cod. TAIS03900V, dell'indirizzo di studio IP18 – Servizi culturali e dello spettacolo, attivo in punti di erogazione distanti più di 30 min di trasporto su gomma (cfr. paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo), purché entro la data di avvio delle iscrizioni all'a.s. 2022/23 l'Ente provinciale attesti disponibilità di*

aule, attrezzature e laboratori attrezzati e con requisiti fisico-spaziali adeguati, a partire dall'avvio del corso di studi e per tutta la sua durata, ed assuma formalmente gli oneri di legge, con particolare riferimento all'edilizia scolastica, come previsto al paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo.

Vista la documentazione trasmessa, ***non*** *si autorizza l'attivazione:*

- dell'indirizzo di studio IP16, già attivo in un punto di erogazioni distante meno di 30 min di trasporto su gomma (cfr. paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo);

- dell'indirizzo di studio IPAV presso il punto di erogazione cod. TARC03903X, in quanto assenti in tale sede le iscrizioni al biennio IP18;

- dell'indirizzo di studio IPPD, in accordo con il parere reso da USR;

- degli indirizzi di studio IT21, con relativa articolazione IPTP, e IP11, considerato il parere reso dalla Provincia e in accordo con il parere reso da USR;

- dell'indirizzo di studio IP17, in quanto già attivo in più punti di erogazioni distanti da quelli presso i quali si chiede l'attivazione meno di 30 min di trasporto su gomma (cfr. paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo)."

Con nota prot. n. 0000458 del 05/01/2022, il Sindaco del Comune di Ginosa, che sottoscrive la nota con la Dirigente Scolastica dell l'I.I.S.S. MAURO PERRONE, rappresenta che "*l'Amministrazione Comunale, in continuità con le richieste dell' I.I.S.S. "Mauro Perrone", al fine di ottenere l'attivazione degli indirizzi IT21 e/o IP11, aveva già dato la propria disponibilità ad avviare delle progettualità con le aziende agricole locali specializzate nella produzione di biologico e biodinamico, mettendo finanche a disposizione i beni confiscati alle mafie e assegnati al Comune di Ginosa; […] se pur vero che nello stesso ambito risulta essere presente lo stesso indirizzo, sempre più studenti residenti nel territorio decidono di iscriversi all'Istituto Tecnico Agrario Statale "Gaetano Briganti" presente nel territorio limitrofo di Matera. Motivo per cui, qualora la Giunta decidesse di rivedere la propria decisione, di fatto si attingerebbe da un bacino di potenziali iscritti diverso da quello ricadente nell'attuale ambito, considerato che il Comune di Ginosa è situato ai margini della Provincia di Taranto; […] il Comune di Ginosa è tra i primi per numero di imprese agricole, 21,2% […]. Anche per quanto riguarda la "produzione standard", il Comune di Ginosa è tra i Comuni che incide di più, con una produzione pari a circa 47.098.758,60 euro, il 21,6%. Le 3048 unità di produzione permanente caratterizzano l'80% dell'imprenditoria agricola locale e tra queste spicca in maniera predominante quella olivicola, 2079 unità (55%) e quella vitivinicola con 589 unità (15,64%). La restante parte è dedicata al seminativo (cereali e ortaggi) e alla coltivazione permanente di agrumi e frutta. L'olivicoltura ha, quindi, un ruolo importante, non solo per la produzione in sé, ma anche per il suo ruolo complementare rispetto alle altre attività a essa collegate, quali i frantoi oleari, il turismo, la caratterizzazione del paesaggio; il settore agroalimentare è l'attività economica prevalente. Negli ultimi anni, lo stesso settore sta vivendo un momento di transizione verso l'agricoltura multifunzionale, nonché una conversione qualitativa dall'agricoltura tradizionale verso la produzione agricola biologica e biodinamica. Inoltre, negli ultimi anni nel territorio è finalmente iniziato un processo di aggregazione d'impresa. Sono infatti presenti due organizzazioni di produttori che lavorano nel settore dell'ortofrutta"* e chiede, pertanto*, "l'attivazione degli indirizzi IT21 - Agraria, Agroalimentare e Agroindustria (biennio comune) e dell'indirizzo IP11 - Agricoltura, Sviluppo rurale, valorizzazione dei prodotti del territorio e gestione delle risorse forestali e montane, al fine di permettere la creazione di nuove professionalità e specializzazioni con consecutivi ritorni occupazionali, attraverso la realizzazione di percorsi formativi scuola-lavoro per la gestione eco-sostenibile delle filiere produttive agroalimentari tipiche del territorio e della tradizione enogastronomica".*

Con la medesima nota, il Sindaco del Comune di Ginosa rappresenta inoltre che "i*n merito alla motivazione del parere non favorevole per l'IT16, all'ex Bellisario di Ginosa, […] "già attivo in un punto di erogazione distante meno di 30 min di trasporto su gomma (cfr. paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo)" non si riesce a capire come mai sia stata autorizzata l'attivazione dell'IP18 sia a Palagianello che a Crispiano, distanti 32 min. di trasporto su gomma, e non l'IT21 a Ginosa, distante 36 min di trasporto su gomma da Mottola. […] i Comuni di Laterza e Ginosa non sono collegati con Mottola e Massafra da un sufficiente servizio di trasporto pubblico, a differenza dell'efficientissimo servizio di*

trasporto pubblico offerto dalla regione Basilicata verso Matera. Gli studenti dei paesi su menzionati, non trovando gli indirizzi di studio nei paesi raggiungibili con mezzi di trasporto pubblico, si riversano nella regione Basilicata e da fonte ufficiale SITA, si riportano i numeri degli studenti che giornalmente si recano nella vicina Matera: - n. 7 pullman con capienza 35/40 alunni (245/280) da Laterza; - n. 7 pullman con capienza 35/40 alunni (245/280) da Ginosa. Si potrebbe avere un altri istituto autonomo con i soli alunni pendolari verso la Basilicata".

Considerate le motivazioni addotte dal territorio e sottoscritte dalla Dirigente dell'Istituzione Scolastica, nonché il parere negativo sull'indirizzo di studio agrario espresso dall'Ente provinciale nell'ambito del procedimento di dimensionamento scolastico, informato l'USR, si ritiene di poter ***modificare*** il testo della colonna denominata "Decisione Regione" nell'Allegato B alla DGR n. 2206/2021, come segue:

"*Vista la documentazione trasmessa, si autorizza l'attivazione:*

- presso la sede di Palagianello cod. TAIS03900V, dell'indirizzo di studio IP18 – Servizi culturali e dello spettacolo, attivo in punti di erogazione distanti più di 30 min di trasporto su gomma (cfr. paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo), purché entro la data di avvio delle iscrizioni all'a.s. 2022/23 l'Ente provinciale attesti disponibilità di aule, attrezzature e laboratori attrezzati e con requisiti fisico-spaziali adeguati, a partire dall'avvio del corso di studi e per tutta la sua durata, ed assuma formalmente gli oneri di legge, con particolare riferimento all'edilizia scolastica, come previsto al paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo;

- presso la sede di Ginosa, cod. TARC03903X, dell'indirizzo di studio IP16, attivo in un punto di erogazioni distante più di 30 min di trasporto su gomma (cfr. paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo);

Vista la documentazione trasmessa, ***non*** *si autorizza l'attivazione:*

- dell'indirizzo di studio IPAV presso il punto di erogazione cod. TARC03903X, in quanto assenti in tale sede le iscrizioni al biennio IP18;

- dell'indirizzo di studio IPPD, in accordo con il parere reso da USR;

- degli indirizzi di studio IT21, con relativa articolazione IPTP, e IP11, considerato il parere reso dalla Provincia e in accordo con il parere reso da USR;

- dell'indirizzo di studio IP17, in quanto già attivo in più punti di erogazioni distanti da quelli presso i quali si chiede l'attivazione meno di 30 min di trasporto su gomma (cfr. paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo)."

Con riferimento all'Allegato C

FGIC819005 - I.C. MARTIN LUTHER KING - ACCADIA

Nell'Allegato A alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, in corrispondenza dell'Istituzione Scolastica FGIC819005 - I.C. MARTIN LUTHER KING di Accadia, Monteleone di Puglia, Sant'Agata di Puglia e Anzano di Puglia,

nella colonna denominata "Deliberazione Comune", con riferimento al Comune di Accadia si legge:

"Delibera Comunale n° 94 del 12/11/2021: Istanza di costituire un Istituto Comprensivo con i Comuni di : Accadia , Anzano di Puglia, Sant'Agata di Puglia , Monteleone di Puglia , Rocchetta Sant'Antonio E Candela. Istanza di Trasformazione dell'Istituto Comprensivo in un Istituto Omnicomprensivo con istituzione degli indirizzi Agrario Forestale e Turistico Enogastronomico e mantenimento sede legale del futuro Omnicomprensivo nel Comune di Accadia."

nella colonna denominata "Piano Provinciale" si legge:

"Accadia: Parere favorevole alla costituzione di un Istituto Comprensivo con i Comuni di Accadia , Anzano di Puglia, Sant'Agata di Puglia, Monteleone di Puglia, Rocchetta Sant'Antonio e Candela, come da delibere del comune di Candela n. 142 del 25/10/21 e del Comune di Rocchetta Sant'Antonio n. 90 del 08/11/21 .Parere favorevole alla trasformazione dell'Istituto Comprensivo in un Istituto Omnicomprensivo con istituzione degli indirizzi Agrario Forestale e Turistico Enogastronomico . La sede legale non è di competenza del piano"

nella colonna denominata "Parere USR" si legge:

"Considerato che nell'Allegato A.2 delle Linee di indirizzo per il dimensionamento scolastico l'istituzione scolastica, cod. meccanografico FGIC819005, non rientra nelle criticità del sistema scolastico del contesto di riferimento, si esprime parere di mantenimento dell'attuale assetto. Si esprime parere NON FAVOREVOLE all'istituzione di un Istituto Omnicomprensivo. Il trasferimento degli uffici amministrativi non è materia del presente Piano di dimensionamento"

nella colonna denominata "Decisione Regione Puglia" si legge:

"*Vista la documentazione trasmessa, si conferma l'attuale assetto, nelle more di una proposta condivisa di riassetto delle scuole del territorio*".

In data 31/12/2021, giusta convocazione trasmessa in data 30/12/2021 con carattere d'urgenza, si sono riuniti, in modalità telematica Regione Puglia, i sindaci dei Comuni, tra gli altri, di Accadia, Anzano di Puglia, Monteleone di Puglia e Sant'Agata di Puglia. Come si evince dal relativo verbale, i partecipanti, "*nello spirito di collaborazione interistituzionale che caratterizza il procedimento di dimensionamento, come previsto dalle Linee di indirizzo approvate con DGR 1108 del 07/07/2021, si dimostrano in accordo sulla seguente proposta:*

- verticalizzazione in Istituto Omnicomprensivo mediante l'accorpamento del punto di erogazione di scuola secondaria di secondo grado di Sant'Agata di Puglia, cod. FGRI020059, scorporato dall'I.P. ANTONIO PACINOTTI di Foggia, cod. FGRI020004;

- attivazione dell'indirizzo di studio IP11 Agricoltura, Sviluppo rurale, valorizzazione dei prodotti del territorio e gestione delle risorse forestali e montane.

A tal proposito risulta necessario che l'Ente Provinciale, a norma di legge, attesti, anche per il tramite degli Enti locali, la disponibilità di aule, attrezzature, e laboratori attrezzati con requisiti fisico-spaziali adeguati e la costituzione dell'azienda agricola, a partire dall'avvio del corso di studi e per tutta la sua durata, e assuma formalmente gli oneri di legge, con particolare riferimento all'edilizia scolastica, come previsto al paragrafo 4.1 delle Linee di indirizzo. I comuni interessati presenteranno, pertanto, una proposta di riesame così orientata".

Con nota prot. n. 193 del 18/01/2022 il Comune di Accadia ha richiesto, per le motivazioni ivi addotte, "*la revisione del piano per il dimensionamento scolastico e programmazione dell'offerta formativa. Nello specifico:*

- *la verticalizzazione in Istituto Omnicomprensivo mediante l'accorpamento del punto di erogazione di scuola secondaria di secondo grado di Sant'Agata di Puglia, cod. FGRI020059, scorporandolo dall'I.P. ANTONIO PACINOTTI di Foggia, cod. FGRI020004;*
- *l'attivazione dell'indirizzo di studio IP11 Agricoltura, Sviluppo rurale, valorizzazione dei prodotti del territorio e gestione delle risorse forestali e montane.*

e ha dichiarato che "*il Comune di Anzano di Puglia: o rende disponibili i locali siti in Via Pilella, attualmente sede temporanea (in attesa di trasferimento presso la sede di Via A. Volta) delle Scuole Primaria e Secondaria di I grado che comprende n. 7 aule, bagni e bagno per disabili e un atrio molto grande e, da settembre 2023, data di consegna dei lavori, un nuovo edificio, attualmente in costruzione, sito in Via Rivera; - ha già acquisito la disponibilità di n. 2 aziende agricole con cui stipulare una convenzione per lo svolgimento delle attività di alternanza scuola/lavoro e delle attività didattiche di tipo pratico*" e che "*il Comune di Accadia: - rende disponibili i locali siti in Via Roma, composti da n. 4 di aule e n. 3 di laboratori, Casoni Paduli; - ha già acquisito la disponibilità di n. 2 aziende agricole (Caseificio Pasquariello, Az. Agr. Salvatore) con cui stipulare una convenzione per lo svolgimento delle attività di alternanza scuola/lavoro e delle attività didattiche di tipo pratico e intende implementare l'offerta formativa attraverso una convenzione con il Corpo forestale per la gestione del bosco Paduli, fortemente caratterizzato dalla varietà di specie botaniche di grandissimo valore ed espressione del territorio, tra cui le querce secolari e numerose specie erbacee espressione di un patrimonio di biodiversità che non ha eguali probabilmente in altri territori della Regione, viste le caratteristiche orogeografiche e climatiche di questo territorio dei Monti Dauni meridionali*".

Con nota prot. n. 3534 del 21/01/2022, la Provincia di Foggia ha espresso "*parere favorevole per*

la verticalizzazione in Istituto Omnicomprensivo mediante l'accorpamento del punto di erogazione di scuola secondaria di secondo grado di Sant'Agata di Puglia, cod. FGRI020059, scorporato dall'I.P. ANTONIO PACINOTTI di Foggia, cod. FGRI020004 e per l'attivazione dell'indirizzo di studio IP11 Agricoltura, Sviluppo rurale, valorizzazione dei prodotti del territorio e gestione delle risorse forestali e montane. I Comuni di Anzano di Puglia e Accadia hanno dichiarato di mettere a disposizione locali e laboratori e la disponibilità di aziende agricole per la stipula di una convenzione per lo svolgimento delle attività didattiche. L'Ente Provincia assicurerà quanto necessario per l'avvio del corso di studi e per tutta la sua durata in collaborazione con i Comuni interessati e come da loro dichiarato nella succitata nota".

Considerato quanto richiesto, dichiarato e attestato dagli Enti locali con le note succitate, in particolare l'acquisizione formale della disponibilità delle Aziende agrarie con cui stipulare convenzioni per lo svolgimento di attività didattiche, informato l'USR, si ritiene di ***modificare*** il testo della colonna denominata "Decisione Regione Puglia" nell'Allegato C alla DGR n. 2206/2021 come segue:

"*Vista la documentazione presentata,* ***si autorizza la verticalizzazione in Istituto Omnicomprensivo mediante l'accorpamento del punto di erogazione di scuola secondaria di secondo grado di Sant'Agata di Puglia, cod. FGRI020059, scorporandolo dall'I.P. ANTONIO PACINOTTI di Foggia, cod. FGRI020004 e l'attivazione di due punti di erogazione dell'indirizzo di studio IP11 - Agricoltura, Sviluppo rurale, valorizzazione dei prodotti del territorio e gestione delle risorse forestali e montane presso le sedi di Anzano di Puglia e Accadia***".

Tanto premesso, alla luce delle risultanze istruttorie, si ritiene che sussistano i presupposti di fatto e di diritto per procedere alla rettifica e, in via del tutto eccezionale, alla modifica degli Allegati A, B e C alla DGR n. 2206 del 27/12/2021 per le motivazioni suesposte.

GARANZIE ALLA RISERVATEZZA

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. N. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del Bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. d) della L.R. n. 7/97 art. 4 propone alla Giunta:

1. Di prendere atto di quanto indicato in premessa che si intende integralmente riportato.
2. Di dover approvare la rettifica e, in via del tutto eccezionale, la modifica degli Allegati **A e B** alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, conformemente a quanto riportato in narrativa, qui per economia espositiva intesi in toto riportati e condivisi.
3. Di dare atto che, per quanto non espressamente indicato negli Allegati di cui sopra, è confermato per l'anno scolastico 2022/23, per l'assetto scolastico, e per il triennio 2022/23, 2023/24 e 2024/25, per l'offerta formativa, quanto stabilito nella predetta DGR n. 2206 del 27/12/2021.
4. Di dare mandato alla Sezione Istruzione e Università di riportare le citate rettifiche e modifiche sui

suddetti Allegati **A, B e C** alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, ai fini della trasmissione alle Amministrazioni di competenza.

5. Di dare atto che l'autorizzazione ad attivare nuovi indirizzi è subordinata all'effettiva disponibilità di aule, attrezzature e laboratori con attrezzature e requisiti fisico-spaziali adeguati, a partire dall'avvio del corso di studi e per tutta la sua durata, ed assunzione formale degli oneri di legge, con particolare riferimento all'edilizia scolastica, da parte del competente Ente territoriale e che l'effettivo funzionamento dei nuovi indirizzi delle Istituzioni Scolastiche del II ciclo è subordinato alla provvista di personale da parte del MIUR.
6. Di inviare, a cura della Sezione Istruzione e Università, il presente atto al Direttore Generale dell'Ufficio Scolastico Regionale per la Puglia, per l'adozione dei provvedimenti necessari per dare attuazione al Piano regionale approvato con il presente provvedimento e la trasmissione delle Istituzioni Scolastiche.
7. Di pubblicare il presente provvedimento sul portale regionale delle istituzioni scolastiche, all'indirizzo https://ssd.regione.puglia.it/documentazioneAmministrativa/richiestePareriPiani, ai fini della notifica a tutti gli Enti territoriali.
8. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Responsabile della PO "Governo del sistema dell'istruzione: rete scolastica e offerta formativa"
(arch. Rocco Pastore)

La Dirigente del Servizio Sistema dell'Istruzione e del Diritto allo Studio
(ing. Barbara Loconsole)

La Dirigente della Sezione Istruzione e Università
(arch. Maria Raffaella Lamacchia)

La sottoscritta Direttrice di Dipartimento **non ravvisa** la necessità di esprimere sulla proposta di delibera osservazioni, ai sensi del DPGR n. 22 del 22/01/2021 e ss.mm.ii.:

Il Direttore del Dipartimento Politiche del lavoro, istruzione, formazione
(avv. Silvia Pellegrini)

L'Assessore proponente
(prof. Sebastiano LEO)

L A G I U N T A

Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore all'Istruzione, Formazione e Lavoro;
viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;
A voti unanimi espressi nei modi di legge

D E L I B E R A

per le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate:

1. Di prendere atto di quanto indicato in premessa che si intende integralmente riportato.
2. Di dover approvare la rettifica e, in via del tutto eccezionale, la modifica degli Allegati **A e B** alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, conformemente a quanto riportato in narrativa, qui per economia espositiva intesi in toto riportati e condivisi.
3. Di dare atto che, per quanto non espressamente indicato negli Allegati di cui sopra, è confermato per l'anno scolastico 2022/23, per l'assetto scolastico, e per il triennio 2022/23, 2023/24 e 2024/25, per l'offerta formativa, quanto stabilito nella predetta DGR n. 2206 del 27/12/2021.
4. Di dare mandato alla Sezione Istruzione e Università di riportare le citate rettifiche e modifiche sui suddetti Allegati **A, B e C** alla DGR n. 2206 del 27/12/2021, ai fini della trasmissione alle Amministrazioni di competenza, nonché di integrare i citati allegati con le disposizioni contenute nell'Allegato sub I) alla presente deliberazione, per farne parte integrale e sostanziale.
5. Di dare atto che l'autorizzazione ad attivare nuovi indirizzi è subordinata all'effettiva disponibilità di aule, attrezzature e laboratori con attrezzature e requisiti fisico-spaziali adeguati, a partire dall'avvio del corso di studi e per tutta la sua durata, ed assunzione formale degli oneri di legge, con particolare riferimento all'edilizia scolastica, da parte del competente Ente territoriale e che l'effettivo funzionamento dei nuovi indirizzi delle Istituzioni Scolastiche del II ciclo è subordinato alla provvista di personale da parte del MIUR.
6. Di inviare, a cura della Sezione Istruzione e Università, il presente atto al Direttore Generale dell'Ufficio Scolastico Regionale per la Puglia, per l'adozione dei provvedimenti necessari per dare attuazione al Piano regionale approvato con il presente provvedimento e la trasmissione delle Istituzioni Scolastiche.
7. Di pubblicare il presente provvedimento sul portale regionale delle istituzioni scolastiche, all'indirizzo https://ssd.regione.puglia.it/documentazioneAmministrativa/richiesteParereriPiani, ai fini della notifica a tutti gli Enti territoriali.
8. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

Il Segretario generale della Giunta
ROBERTO VENNERI

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

Allegato sub I)

Nell'allegato A:

- in corrispondenza dell'Istituzione Scolastica BAEE017007 - 17 C.D. POGGIOFRANCO di BARI la decisione della Regione viene modificata come segue:

  Si dispone l'istituzione di un nuovo Istituto Comprensivo mediante l'accorpamento della SS1G "T. Fiore", BAMM03600G, ai punti di erogazione di scuola dell'infanzia "M.L. King", cod. BAAA017024, e primaria "Tauro", cod. BAEE017018, e lo scorporo del punto di erogazione di scuola primaria "Carrante", cod. BAEE01707E, al fine dell'accorpamento ***alla SS1G "Michelangelo", cod. BAMM02200N***.

- in corrispondenza dell'Istituzione Scolastica BAEE026002 - 26 C.D. MONTE SAN MICHELE di BARI la decisione della Regione viene modificata come segue:

  Si dispone il mantenimento dell'attuale assetto.

- in corrispondenza dell'Istituzione Scolastica BAMM03600G – SS1G T. FIORE di BARI la decisione della Regione viene modificata eliminando il periodo "*salvo che la Città Metropolitana e il Comune approvino entro la data di avvio delle iscrizioni all'a.s. 2022/23 differente proposta di riorganizzazione*".

Nell'allegato B:

- in corrispondenza dell'Istituzione Scolastica in corrispondenza dell'istituzione scolastica BAIS03700E - I.I.S.S. GORJUX - TRIDENTE - VIVANTE di Bari la decisione della Regione viene modificata come segue:

  Si dispone l'attivazione dell'indirizzo IT13 Informatica e Telecomunicazioni.

Nell'allegato C:

- in corrispondenza dell'Istituzione Scolastica ***BAMM02200N*** – SS1G MICHELANGELO di BARI la decisione della Regione viene emendata come segue:

  Si dispone la costituzione di un nuovo Istituto Comprensivo mediante l'accorpamento del punto di erogazione di scuola primaria "Carrante", cod. BAEE01707E, (scorporato dal 17 C.D. POGGIOFRANCO, cod. BAEE017007) e l'attivazione, presso lo stesso plesso "Carrante" di un punto di erogazione di scuola dell'infanzia.

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 31 gennaio 2022, n. 56

Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale.

L'Assessore al Personale ed all'Organizzazione, Francesco Giovanni Stea, sulla base dell'istruttoria espletata dalla Posizione Organizzativa Reclutamento, confermata dai Dirigenti del Servizio Reclutamento e Contrattazione e della Sezione Personale, dal Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione e dal Segretario Generale della Presidenza, riferisce quanto segue.

Con deliberazione di Giunta Regionale 29 dicembre 2020 n. 1974, attuata dal DPGR 22 gennaio 2021 n. 22 e successive loro modifiche ed integrazioni, è stato emanato l'Atto di Alta Organizzazione della Presidenza e della Giunta Regionale "Adozione Atto di Alta Organizzazione – Modello Organizzativo" MAIA 2.0" , riguardante , tra l'altro, la definizione delle nuove Sezioni e Servizi della Giunta regionale.

Con deliberazione del 1° ottobre 2021, n. 1576, la Giunta regionale oltre a conferire gli incarichi di Direzione delle Sezioni di Dipartimento, ha dato mandato al Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione di ricollocare provvisoriamente i vecchi Servizi all'interno delle nuove Sezioni, in attesa della definizione dei nuovi Servizi, previa decisione dei Direttori competenti.

Con Deliberazione di Giunta del 28 ottobre 2021 n. 1734, la Giunta regionale ha dato indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione di prorogare gli incarichi di direzione in essere dei Servizi della Giunta regionale, in scadenza al 30 ottobre 2021, compresi quelli conferiti ad interim, fino alla data del completamento della definizione dei nuovi Servizi, delle relative funzioni e del conferimento degli stessi e, comunque non oltre il 31 gennaio 2022, fermo restando la possibilità per ciascun Direttore di Dipartimento/ Struttura equiparata di disporre in senso diverso procedendo, ove ritenuto, al rinnovo di uno o più incarichi ai sensi dell'articolo 22, comma 3, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22.

Con propria determinazione del 1° novembre 2021 n. 17, il Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione ha prorogato, in attuazione della deliberazione della Giunta regionale del 28 ottobre 2021, n. 1734, gli incarichi di direzione in essere dei Servizi di Sezione della Giunta regionale, in scadenza al 31 ottobre 2021, compresi quelli conferiti ad interim, come individuati ai punti 1, 2, e 4 della determinazione del Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione 31 marzo 2020, n. 7, fino alla data di conferimento degli stessi e comunque non oltre il 31 gennaio 2022.

Con la stessa determinazione, inoltre, ha dato atto che ciascun Direttore di Dipartimento/Struttura equiparata potrà disporre, diversamente da quanto stabilito ai precedenti punti, procedendo, ove ritenuto, al rinnovo di uno o più incarichi, ai sensi dell'articolo 22, comma 3, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22.

La Conferenza dei direttori tenutasi il 25 gennaio u.s. ha proposto alla Giunta Regionale una breve proroga tecnica degli incarichi di direzione dei Servizi, per completare la definizione dei nuovi Servizi e dare la possibilità di emanare i relativi bandi, anche al fine di assicurare il principio della rotazione degli incarichi.

Di conseguenza va dato indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione di procedere all'ulteriore proroga tecnica degli incarichi dirigenziali in essere dei Servizi della Giunta, compresi quelli conferiti *ad interim,* fermo restando la possibilità per ciascun Direttore di Dipartimento/Struttura equiparata di disporre in senso diverso.

All'atto del rinnovo degli incarichi dei dirigenti di Servizio, troveranno applicazione le misure in tema di rotazione degli incarichi approvate con deliberazione della Giunta regionale 24 luglio 2018, n. 1359.

Garanzie alla riservatezza

La pubblicazione dell'atto sul B.U.R.P., nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge n. 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal decreto legislativo n. 196/2003, ed ai sensi del vigente regolamento regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

Copertura Finanziaria

La spesa riveniente dal presente provvedimento trova copertura per l'esercizio finanziario 2022 nell'impegno assunto con determinazione del Dirigente della Sezione Personale del 3 gennaio 2022, n. 1.

Tutto ciò premesso e considerato, l'assessore al Personale e Organizzazione, Francesco Giovanni Stea, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera k), della legge regionale n. 7/1997 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n. 22/2021, propone alla Giunta Regionale l'adozione del seguente atto deliberativo.

DISPOSITIVO DELLA PROPOSTA

Per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate:

1. di condividere e fare propria la proposta dell'Assessore al Personale Organizzazione;
2. di dare indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione di prorogare gli incarichi di direzione in essere dei Servizi della Giunta regionale, in scadenza al 31 gennaio 2022, compresi quelli conferiti *ad interim*, fino 28 febbraio 2022;
3. di dare atto che, con riferimento agli incarichi di direzione dei Servizi, ciascun Direttore di Dipartimento/Struttura equiparata potrà disporre diversamente da quanto stabilito alla precedente punto 2 procedendo, ove ritenuto, al rinnovo di uno o più incarichi ai sensi dell'articolo 22, comma 3, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22;
4. di stabilire che le misure in tema di rotazione degli incarichi approvate con deliberazione della Giunta regionale 24 luglio 2018, n. 1359 saranno attuate all'atto del rinnovo degli incarichi dirigenziali di Servizio di cui alla presente deliberazione;
5. di demandare alla Sezione Personale gli adempimenti conseguenti alla presente deliberazione;
6. di trasmettere il presente atto alle Organizzazioni sindacali a cura della Sezione Personale ed Organizzazione;
7. di pubblicare il presente atto nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito ufficiale della Regione Puglia www.regione.puglia.it.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Responsabile della Posizione Organizzativa Reclutamento
Rosa Antonelli

Il Dirigente del Servizio Reclutamento e Contrattazione
dott. Mariano Ippolito

Il Dirigente della Sezione Personale
dott. Nicola Paladino

Il Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione
Ciro Giuseppe Imperio

Il Segretario Generale delle Presidenza
Roberto Venneri

L'Assessore al Personale ed Organizzazione
Francesco Giovanni Stea

LA GIUNTA

udita la relazione istruttoria e la conseguente proposta dell'Assessore relatore;
viste le sottoscrizioni rese al presente provvedimento, che attestano la conformità alla legislazione vigente;
a voti unanimi espressi ai sensi di legge;

DELIBERA

Per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate:

1. di condividere e fare propria la proposta dell'Assessore al Personale Organizzazione;
2. di dare indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione di prorogare gli incarichi di direzione in essere dei Servizi della Giunta regionale, in scadenza al 31 gennaio 2022, compresi quelli conferiti *ad interim*, fino al 28 febbraio 2022;
3. di dare atto che, con riferimento agli incarichi di direzione dei Servizi, ciascun Direttore di Dipartimento/Struttura equiparata potrà disporre diversamente da quanto stabilito alla precedente punto 2 procedendo, ove ritenuto, al rinnovo di uno o più incarichi ai sensi dell'articolo 22, comma 3, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22;
4. di stabilire che le misure in tema di rotazione degli incarichi approvate con deliberazione della Giunta regionale 24 luglio 2018, n. 1359 saranno attuate all'atto del rinnovo degli incarichi dirigenziali di Servizio di cui alla presente deliberazione;
5. di demandare alla Sezione Personale gli adempimenti conseguenti alla presente deliberazione;
6. di trasmettere il presente atto alle Organizzazioni sindacali a cura della Sezione Personale ed

Organizzazione;

7. di pubblicare il presente atto nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito ufficiale della Regione Puglia www.regione.puglia.it.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

CRISTIANA CORBO

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA

MICHELE EMILIANO

BOLLETTINO UFFICIALE
della Regione Puglia

Direzione e Redazione: Lungomare Nazario Sauro, 33 - 70121 Bari
Tel. 080 540 6372 / 6524
Sito internet: http://burp.regione.puglia.it
e-mail: burp@pec.rupar.puglia.it - burp@regione.puglia.it

Direttore Responsabile **Dott. Francesco Monaco**

Autorizzazione Tribunale di Bari N. 474 dell'8-6-1974
Edipress dei f.lli Caraglia & C. s.a.s. - 83031 Ariano Irpino (AV)

Monaco
Francesco
08.02.2022
11:35:11
GMT+00:00