

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 regola 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 *“Conclusioni 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 aggravii 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)";*
- 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	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
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 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 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, affinché 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.

<b>ANNO</b>	<b>CAP 551047</b> Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	<b>CAP 552135</b> Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	<b>TOTALE</b>	<b>SCADENZA</b>
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	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
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.

<b>ANNO</b>	<b>CAP 551047</b> Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	<b>CAP 552135</b> Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	<b>TOTALE</b>	<b>SCADENZA</b>
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*

#### **LA GIUNTA**

- 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;

#### **DELIBERA**

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	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
incremento tariffario minimo garantito	3.50%	0.90%	5.00%	0.90%	3.50%	0.90%
anno	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
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.

<b>ANNO</b>	<b>CAP 551047</b> Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97	<b>CAP 552135</b> Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari	<b>TOTALE</b>	<b>SCADENZA</b>
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



## 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 trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70"* e, 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) tranches: la prima per un importo pari all'80% (ottanta per cento) del totale della quarta rata, da liquidarsi entro 30 (trenta) giorni dalla data di presentazione della fattura; la seconda tranche, a saldo degli importi dovuti dalla Regione a 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 ( $\pm 0,3\%$ ) 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 ( $\pm 0,3\%$ ) e sia inferiore alla fascia della successiva lettera c) ( $\pm 5\%$ ) 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 ( $\pm 5\%$ ) 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  $\pm 2\%$  (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  $\pm 50$  *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:
- sui fattori di produttività;
  - sul corrispettivo;
  - sulle tariffe;
  - sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 15 del Contratto;
  - 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 sovrapprezzo, 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 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. 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 arrivo	lunghezza relazione [km]	tempo percorrenza [minuti]	Velocità commerciale	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerta a sedere	posti offerti totali	gg circolazione/a nno	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	17:06	60,055	84	42,90	8	SB - ST	2	250	487	304	18.256,72
130	GRAVINA	BARI	16:20	17:44	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	21:06	60,055	83	43,41	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72
138	GRAVINA	BARI	20:56	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







## 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 emittitrici self-service
- c) i rivenditori privati autorizzati
- d) il sito [www.ferovieappulolucane.it](http://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:

<b>Elenco biglietterie di Stazione il presente elenco riporta il numero di emittitrici da banco e di self service</b>		
Bari C.le/Scalo - Policlinico Ditta Todisco	Ditta Tabaccheria Todisco s.a.s Corso Italia, 14 cell. 389/4273779 dal Lunedì al Venerdì 07:00 - 20:30 , Sabato 07:00 - 21:30 Interno Stazione FAL	Sportelli
		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

Toritto Ditta G.M.P.	Viale dei Caduti s.n. - Interno Stazione FAL - Orario Circolazione Treni	1
		Sportelli
		1 self 1
Ditta C.I.F.A.	Largo Epitaffio, 3/4 - Interno Stazione FAL Orario Circolazione treni	Sportelli
		1 self 1
		Sportelli
Gravina in Puglia Ditta Sidion Viaggi	Via Madonna delle Grazie, 38 Interno Stazione FAL - Orario Circolazione Treni	1
		self
		1

#### Elenco Biglietterie dei rivenditori Privati Autorizzati

<b>Bari</b>	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 Apertura 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 apertura 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

<b>Modugno</b>	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
<b>Bitetto</b>	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 apertura 08:00 - 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 di fronte 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 QUALITÀ DEI SERVIZI PENALITÀ 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	Diretrici
<b>Linea 1</b> - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del CdS nel giorno medio feriale > al 20%	<b>Bari-Gravina</b>
<b>Linea 2</b> - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del CdS nel giorno medio feriale <= al 20%	<b>Altamura-Gravina</b>

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

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:

- il valore massimo tra la media dei valori obiettivo definiti nel CdS precedente e quella dei valori conseguiti nell'ultimo triennio consuntivato;
- 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;
- 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  $\leq 0$ ;
- 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 sostituiti, 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 sostituiti;
- 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:

T<sub>tot,i</sub> = numero totale dei treni programmati – numero totale dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti;

T<sub>r,i</sub> = 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 <= 0;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.
- Coefficiente di gradualità pari a:
  - o 0,5 per il primo anno di validità(2022);
  - o 0,8 per il secondo anno(2023);
  - o 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:

$T_{rit,L,i}$  = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause 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.

$T_{eff,L,i}$  = 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 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**.

<b>Puntualità del servizio: valori mensili</b>	<b>CMQ 2022</b> Estesa agli anni successivi se il dato di consuntivo 2022 è minore di.	<b>CMQ 2023 - 2033</b> Nel caso in cui il dato di consuntivo sia $\geq$ 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:

<b>Puntualità del servizio: valori mensili over-performance</b>	<b>2022</b>	<b>2023 - 2033</b>
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 I. 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
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 del servizio a carico della finanza pubblica				x			
	21	Contipetto 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	Indicazioni 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.

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

**Livelli minimi di trasparenza (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 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 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:

<b>Dotazione adeguata di canali di vendita – stazioni/fermate</b>	<b>CMQ 2022 - 2023</b> %	<b>CMQ 2024- 2033</b> %
%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:
  - o 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - o 0,8 per il secondo anno(2023);
  - o 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):
  - o pari a 1 dal 2022 al 2023
 dal 2024:
  - o pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - o 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:

- o 0,5 per il primo anno di validità(2022);
- o 0,8 per il secondo anno(2023);
- o 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):
  - o pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - o 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:
  - o 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - o 0,8 per il secondo anno (2023);
  - o 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):
  - o 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;
  - o 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:
  - o 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - o 0,8 per il secondo anno (2023);
  - o 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):
  - o 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;
  - o 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 tragaruardarne 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:

$$PULT - EX = (n^{\circ} \text{ interventi eseguiti} / \text{interventi programmati}) \times 100$$

Livelli minimi di pulizia	CMQ %
% PULT EX - classe di intervento - <b>A</b>	100
% PULT EX - classe di intervento - <b>B</b>	100
% PULT EX - classe di intervento - <b>C</b>	100
% PULT EX - classe di intervento - <b>D</b>	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

- coefficiente di gradualità paria:
  - o 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - o 0,8 per il secondo anno (2023);
  - o 1,0 per tutt. gli altri anni (2024-2033).
- Importo unitario annuale della penale:
  - o 50,00 € (Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_EX - classe di intervento – D
  - o 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT EX - classe di intervento –C;
  - o 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT EX - classe di intervento –B;
  - o 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT EX - classe di intervento –A;
- Coefficiente di mitigazione (K<sub>x</sub>):
  - o 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;
  - o 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:

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

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:
  - o 0,5 per il primo anno di validità(2022);
  - o 0,8 per il secondo anno(2023)
  - o 1,0 per tutti gli altri anni(2024-2033).
- Importo unitario annuale della penale di:
  - o 50,00 € (Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_CF- classe di intervento –D
  - o 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_CF- classe di intervento –C;
  - o 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_CF- classe di intervento –B;
  - o 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_CF- classe di intervento –A;
- Coefficiente di mitigazione(Kx):
  - o pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - o 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 minima di riferimento	Oggetto
A.1 - Intervento sosta breve a Intervento a bordo	Variabile in relazione a necessità e tempi di sosta	A.1 - A.2: Garantire il ripristino di una <b>condizione di pulizia accettabile</b> 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' <b>eliminazione della sporcizia</b> 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 <b>pulizia accurata</b> 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 <b>ripristino della migliore condizione igienica e di decoro</b> 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 del rotabile Ripristino ed eventuale sostituzione componenti e arredi delle vetture Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario Rimozione graffi e scritte qualora necessario	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto

Allegato A al DdG 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.

$$\%CLI\_FN = (n^\circ \text{ moduli treno dotati di impianto funzionante} / n^\circ \text{ moduli treno dotati di impianto}) \times 100$$

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:
  - o 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - o 0,8 per il secondo anno (2023);
  - o 1,0 per tutti gli altri anni (2024 -2033).
- Importo unitario della penale di:
  - o 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni intero punto di scostamento percentuale perCLI\_FN flotta
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - o pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - o 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.

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

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:

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

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - o 0,3 per il primo anno di validità (anno 2022);
  - o 0,5 per il secondo anno (anno 2023);
  - o 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).
- Importo unitario della penale di:
  - o 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per WC\_AFN intera flotta
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - o pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - o pari al complemento a 1 se il rapporto di 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 (casce) 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:

$$\%SPMRL = (n^{\circ} \text{ di corse mensili accessibili e fruibili} / n^{\circ} \text{ di corse mensili programmate accessibili}) \times 100$$

**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:
  - o 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - o 0,8 per il secondo anno (2023);
  - o 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):
  - o 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;
  - o 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.

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

**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:
  - o 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - o 0,8 per il secondo anno(2023);
  - o 1,0 per tutti gli altri anni (2024- 2033).
- Importo unitario della penale di:

- o 200,00 € (Euro duecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per PAF intera flotta;
- Coefficiente di mitigazione(Kx):
  - o 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  $\leq 0$ ;
  - o 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:

$\%SBICI = (n^\circ \text{ di corse mensili accessibili al trasporto biciclette} / n^\circ \text{ di corse mensili programmate accessibili alle bici}) \times 100$

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:
  - o 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - o 0,8 per il secondo anno(2023);
  - o 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):
  - o pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - o 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	CARROZZA	CARROZZA	CARROZZA	CARROZZA	
	N. _____					
PULIZIA ESTERNA	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>					
PULIZIA INTERNA	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>					
PULIZIA SEDILI	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>					
SERVIZ. IGIENICI	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>					
RISC/CONDIZ.	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>					
PORTE ACCESSO	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>					
PORTE INTERNE	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>					
Stazione di _____	pulizia locali	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	biglietterie n. _____	funzionanti _____	serv. igienici	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>
<b>OSSERVAZIONI</b> .....						
.....						
.....						
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 del 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, nonché 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:**

<b>RISULTATO PREMIATO</b>	Incremento o mantenimento della <i>Customer Satisfaction</i> su più indici ed obiettivi.
<b>METODO DI VERIFICA</b>	Indagini di <i>Customer Satisfaction</i> di cui all'art. 15 comma 5 del Contratto.
<b>ANNI IN CUI È PAGATO IL PREMIO</b>	Tutti gli anni.
<b>ENTITÀ MASSIMA DEL PREMIO</b>	Valore non superiore a quello accantonato per ogni anno.
<b>ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA PREMIANTE</b>	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.

<b>MODALITÀ DI RILEVAZIONE DELLA SODDISFAZIONE</b>	<p>Saranno utilizzate le ricerche di mercato per la rilevazione della <i>Customer Satisfaction</i> 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.</p> <p>Il metodo di indagine ha le seguenti caratteristiche:</p> <p>Verranno effettuate 2 rilevazioni nel corso dell'anno; ogni rilevazione sarà effettuata durante un periodo massimo di circa 3 settimane;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>
--	---

<b>DIMENSIONE MINIMA DEL CAMPIONE</b>	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
<b>VALORE BASE</b>	L'ultima indagine del 2021 sarà utilizzata come base per rilevare il livello di soddisfazione iniziale da migliorare o mantenere.
<b>SOGLIA MINIMA PER IL RICONOSCIMENTO DEL PREMIO</b>	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.
<b>CALCOLO DEL PREMIO SPETTANTE IN BASE AI RISULTATI DELLE INDAGINI</b>	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:**

<b>RISULTATO PREMIATO</b>	Aumento dei viaggi effettuati misurati come numero dei biglietti/ abbonamenti venduti.
<b>METODO DI VERIFICA</b>	Rilevazione delle vendite da parte di FAL
<b>AMBITO DI APPLICAZIONE</b>	Regione Puglia
<b>DEFINIZIONE DEL VALORE BASE</b>	Valore ricavi da mercato di cui al PEF.
<b>ANNI IN CUI È PAGATO L'INCENTIVO</b>	Tutti gli anni.
<b>PREMIO</b>	€ 35.000,00 (Euro trentacinquemila/ 00) + IVA, comunque non superiore agli importi accantonati a debito per FAL.
<b>CONDIZIONE PER IL PAGAMENTO DELL'INCENTIVO</b>	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.
<b>MODALITÀ DI CALCOLO DEL MAGGIOR INTROITO</b>	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 contolleria (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

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Sintesi Conto Economico Puglia - Valori in Mgl €</b>												
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
<b>Ricavi Operativi</b>	<b>11.704</b>	<b>12.914</b>	<b>13.905</b>	<b>15.003</b>	<b>15.931</b>	<b>15.472</b>	<b>15.073</b>	<b>14.795</b>	<b>15.207</b>	<b>15.352</b>	<b>14.960</b>	<b>15.315</b>
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
<b>Costi di Processo</b>	<b>9.627</b>	<b>10.287</b>	<b>10.919</b>	<b>12.003</b>	<b>13.026</b>	<b>13.138</b>	<b>13.166</b>	<b>13.187</b>	<b>13.177</b>	<b>13.174</b>	<b>13.224</b>	<b>13.272</b>
<b>EBITDA - Margine Operativo Lordo</b>	<b>2.077</b>	<b>2.627</b>	<b>2.987</b>	<b>3.000</b>	<b>2.904</b>	<b>2.334</b>	<b>1.907</b>	<b>1.608</b>	<b>2.030</b>	<b>2.178</b>	<b>1.737</b>	<b>2.042</b>
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
<b>Risultato Operativo Ordinario</b>	<b>674</b>	<b>712</b>	<b>691</b>	<b>583</b>	<b>273</b>	<b>207</b>	<b>152</b>	<b>109</b>	<b>154</b>	<b>146</b>	<b>176</b>	<b>193</b>
Accantonam. Svalutazioni	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>519</b>	<b>556</b>	<b>536</b>	<b>428</b>	<b>118</b>	<b>51</b>	<b>-4</b>	<b>-47</b>	<b>-1</b>	<b>-10</b>	<b>20</b>	<b>38</b>
Utile ragionevole (IVacc*CN)	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
<b>Risultato Operativo Netto</b>	<b>-157</b>	<b>-168</b>	<b>-162</b>	<b>-131</b>	<b>-41</b>	<b>-22</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-13</b>	<b>-18</b>

## 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	Nuovo Pignone - Modugno											
10	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](mailto: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 emittitrici 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**

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Prezzo a 7km Categoria Treno (€/7km)</b>												
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

## 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 programmatico (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 programmatico (8)	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.; 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 giustificano 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
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		
Altri rischi	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 produttività; 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 verifici 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 1, lettera zz) ("rischio operativo: rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domanda 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 capo all'Affidatario.

Tali variazioni sono il risultato di un insieme di fattori:

- recupero/incremento dell'evasione tariffaria;
- migliore/peggiore politica commerciale;
- incremento (peggiore) della domanda derivante dal miglioramento (peggiore) 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/semplificati 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/adequamento 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 trenokm di consuntivo, aggiornato tenendo conto delle eventuali variazioni di produzione e dei costi per servizi sostitutivi non previsti nel PEF, con il costo a trenokm 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 rivenienti 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 rischi 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"**

<b>Step</b>	<b>Scadenza</b>	<b>Attività</b>
<b>1</b>	<b>Entro il 10 Marzo</b>	FAL e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'orario del successivo mese di Dicembre.
<b>2</b>	<b>Entro il 30 Aprile</b>	FAL presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
<b>3</b>	<b>Entro il 30 Luglio</b>  <b>Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI</b>	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.
<b>4</b>	<b>Fine luglio</b>	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
<b>5</b>	<b>Mese di novembre</b>  <b>Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI</b>	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"**

<b>Step</b>	<b>Scadenza</b>	<b>Attività</b>
<b>1</b>	<b>5 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità</b>	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.
<b>2</b>	<b>4 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità</b>	FAL presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
<b>3</b>	<b>Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI</b>	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.
<b>4</b>	<b>Entro 15 giorni dalla comunicazione di FAL relativamente al progetto orario trasmesso dal GI (punto 3)</b>	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.

<b>n. progressivo</b>	<b>tipologia</b>	<b>modulo composizione</b>
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

<b>id aziendale</b>	<b>regime di proprietà</b>	<b>anno costruzione</b>
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

<b>data immissione in servizio</b>	<b>posti a sedere</b>	<b>posti totali</b>
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
2013	152	303
2019	152	303
1999	60	244
2001	60	244
1999	60	244
1999	60	244
stimata 2022	152	303
1988	50	110
1989	50	110

<b>climatizzazione/riscaldamento/raffrescamento</b>	<b>Sonorizzazione</b>	<b>WC</b>
climatizzazione	SI	NO
climatizzazione	SI	SI
riscaldamento/raffrescamento	NO	NO
climatizzazione	SI	SI
riscaldamento	NO	SI
riscaldamento	NO	SI

**NOTE**

in esercizio
in fase di alienazione
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. 1370/2007 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 e territori 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 o 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 3ter 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 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 17 dicembre 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 forza 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 regola 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 sottoscrivere.

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, della 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, assunto 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.

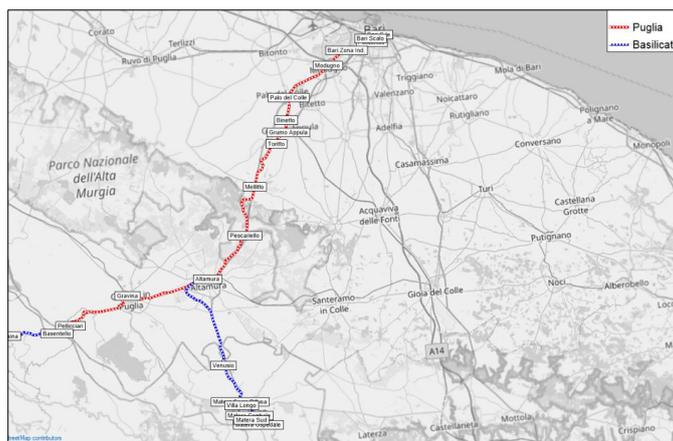
In Puglia l'infrastruttura ferroviaria si sviluppa, sul territorio regionale, per oltre 1500 km di estensione, di cui circa 840 km appartenenti all'infrastruttura nazionale (in concessione a RFI s.p.a.) e 660 km appartenente agli asset regionali. L'efficiente diffusione dell'infrastruttura ferroviaria 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

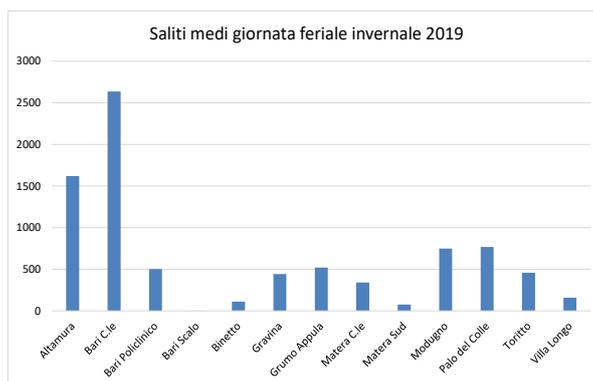
Altamura – Gravina 12 km, singolo binario.

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 emittitrici 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 riconosciuti 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 del 16/11/2021.

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 durata del 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 aggravii 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 di dati che l'Impresa ferroviaria deve rendere disponibili, lo svolgimento dell'attività di verifica di propria competenza (anche ai sensi dell'art. 2, c. 461 della legge n. 244/2007), nonché gli obblighi relativi alle 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**

**Responsabile del Procedimento**  
PO - GAETANO DI MOLA



ELISABETTA VIESTI  
22.12.2021  
14:39:39 UTC

**Dirigente**  
D.SSA ELISABETTA VIESTI

