

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 dicembre 2021, n. 2204

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

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

#### VISTI

- il Regolamento (CE) 1370 del 23.10.2007 e ss. mm. e ii. (in particolare il Regolamento (CE) 2338 del 14.12.2016), relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, con particolare riferimento a:
  - art. 5, par. 6, relativo all'affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia;
  - art. 4, par. 4, relativo alla possibilità di estendere, sino al 50%, la durata del contratto di servizio in caso di apporto di beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura del servizio;
  - art. 7, par. 2 e 3, relativi agli adempimenti di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, a carico dell'Autorità competente, in caso di aggiudicazione diretta, rispettivamente un anno prima e nell'anno successivo all'aggiudicazione;
- la Comunicazione della Commissione UE (2014/C 92/01) sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 *“Conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale a norma dell'art. 4 comma 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59”* e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare:
  - l'articolo 8 che prevede la delega delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale non in concessione a FS SpA;
  - l'articolo 17 che stabilisce che gli Enti competenti definiscano obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;
  - l'articolo 18 che prevede che l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sia regolato dai contratti di servizio;
- la Legge n. 99 del 23.07.2009, art. 61, relativa alla possibilità, per le Autorità competenti all'aggiudicazione dei contratti di servizio in materia di trasporto pubblico locale, di avvalersi della procedura di affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di cui all'art. 5 del citato Regolamento (CE) 1370/2007, anche in deroga alla disciplina di settore;
- il Decreto-Legge n. 179/2012, art. 34, comma 20, relativo all'obbligo di affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica *“sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma dell'affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste”*, e art. 34-octies *“Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale”*;
- l'art. 37 del Decreto-Legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

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

#### **VISTI altresì**

- il Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- il D.Lgs. n. 17 aprile 2014 n. 70 "*Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*";
- il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (allegato alla delibera del Consiglio dell'Autorità per la regolazione dei Trasporti n.52 del 4 luglio 2014);
- l'art. 2 c. 461 della Legge 24 dicembre 2007 n. 244 che fissa le disposizioni che l'Autorità competente è tenuta ad applicare in sede di stipula dei contratti di servizio per tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali;
- l'Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013 n. 94/CU recante le linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi pubblici locali ai sensi del sopra richiamato articolo della L. 244/2007;
- la Delibera ART n. 106/2018 recante "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*";

#### **CONSIDERATO CHE**

- in adempimento dell'obbligo di cui all'art. 3-*bis* del decreto-legge n. 138/2011 convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, anche la Regione Puglia ha organizzato, attraverso la L.R. n. 24/2012, l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Ambiti Territoriali Ottimali di estensione almeno provinciale;
- tale impostazione risulta, inoltre, coerente con la disciplina indicata nell'art. 48 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, ove è ribadito l'obbligo per le Regioni di determinare i bacini di mobilità del trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo;
- la L.R. n. 24/2012 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 18 dicembre 2009 la Regione Puglia ha sottoscritto con Ferrovie del Gargano s.r.l. il "Contratto di Servizio per l'esercizio delle Ferrovie ex art. 8 D.Lgs. n. 422/1997" (rep. 11019 del 29.12.2009), avente durata di sei anni, dal 01.01.2010 al 31.12.2015, successivamente integrato in data 23 aprile 2012. La disciplina contrattuale prevede esplicitamente, all'art. 3, la possibilità di rinnovare il medesimo contratto per ulteriori sei anni.

Con DGR n. 1453 del 02.08.2013 la Giunta regionale ha disposto, nel caso specifico di Ferrovie del Gargano s.r.l., di non avvalersi della facoltà di recedere dal contratto in essere, prorogando la scadenza dello stesso contratto di ulteriori sei anni, sino al 31.12.2021.

In data 26 maggio 2009, la Regione Puglia ha inoltre sottoscritto con Ferrovie del Gargano s.r.l. il "Contratto di Servizio per l'esercizio della ferrovia Foggia-Lucera" (rep. 10124 del 29.05.2009), avente durata di quaranta anni, a decorrere dal 1 luglio 2009, ovvero dalla data di attivazione (avvenuta in data 14 luglio 2009)

**RICHIAMATA** la nota prot. 1852 del 14.09.2017 con la quale Ferrovie del Gargano s.r.l. ha presentato una proposta commerciale finalizzata alla aggiudicazione diretta, ex art. 5, par. 6, del Regolamento n. 1370/2007 a far data dal 01/01/2022;

**DATO ATTO che** la Giunta Regionale, anche a fronte dell'offerta commerciale di cui innanzi, con propria Deliberazione n. 1480 del 28.09.2017 ha disposto, tra l'altro:

- di procedere all'aggiornamento, ai sensi dell'art. 21 del contratto di servizio in essere, del medesimo contratto previa rinegoziazione in conformità al mutato quadro normativo e regolatorio intervenuto;
- l'aggiudicazione diretta in favore di Ferrovie del Gargano s.r.l. del contratto dei servizio di trasporto ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Regolamento n. 1370/2007 per dieci anni, elevabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del citato regolamento;
- che i contratti conseguentemente sottoscritti annullano e sostituiscono la parte "servizi di trasporto" dei vigenti contratti di servizio (rep. 11019/2009 e rep. 10124/2009).

**VISTO** l'avviso di pre-informazione al mercato n. 387771-2017-IT, previsto dal citato art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo all'affidamento diretto a Ferrovie del Gargano s.r.l., ex art. 5, par. 6

dello stesso Regolamento, pubblicato nel Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S S189 del 03/10/2017;

#### ATTESO CHE

- l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con Delibera n. 49/2015 ha modificato il quadro regolatorio di riferimento dei rinnovi contrattuali e degli affidamenti diretti dei servizi di trasporto ferroviario, individuando, tra le altre, efficaci previsioni atte a:
  - identificare nettamente i rischi da ripartire in relazione ad un piano economico-finanziario (PEF) che mira a garantire l'equilibrio economico del contratto di servizio per tutta la sua durata;
  - computare la compensazione per obblighi di servizio pubblico di cui all'affidamento, per evitare fenomeni di sovra-compensazione degli stessi;
  - individuare standard di qualità per gli investimenti;
- con successiva Delibera n. 154 del 28 novembre 2019 *"Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017"*, la stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti ha integrato le misure regolatorie di cui alla Delibera ART n. 49/2015.
- con Delibera n. 48 del 30 marzo 2017, l'ART ha definito la metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento ed in particolare, tra le altre cose alla misura 4, pto. 11 e misura 6, p.to 2, ha previsto che gli Enti affidanti predispongano e trasmettano all'ART per eventuali osservazioni, una apposita relazione che illustri *"le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata"* in merito alla definizione dei lotti [...]. Con nota prot. 1775/2019 (acquisita al prot. AOO\_078/747 del 27.02.2019) del 26.02.2019 l'ART ha fissato ed indicato alcune precisazioni in ordine agli obblighi di consultazione della stessa Autorità circa la citata relazione fissando, al contempo, anche un apposito schema di riferimento per la sua redazione;
- inoltre, con specifico riferimento all'affidamento di servizi di trasporto pubblico regionale e locale, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato, con Delibera n. 120 del 29 novembre 2018, le *"Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale"*. Tali misure regolatorie, nel caso di affidamento diretto, prevedono tra l'altro che:
  - a) la gestione dei servizi ferroviari affidati direttamente è suddivisa in più periodi regolatori, della durata massima di cinque anni e deve rispondere a criteri di efficienza ai sensi del Regolamento n. 1370/2007 e dal decreto-legge n. 50/2017, art. 48, c. 6 (misura 2, p.to 1);
  - b) il Piano Economico Finanziario (PEF) allegato al contratto di servizio, tenga conto di processi di progressivo miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza delle gestioni, secondo quanto definito in un documento di programmazione del recupero di performance da richiedere all'affidatario, nonché denominato Piano di Raggiungimento degli Obiettivi (PRO), da redigere per ogni periodo regolatorio, secondo il monitoraggio di specifici indicatori di efficacia ed efficienza (KPI) (misura 1, p.to 3 e misura 1, p.to 4);
  - c) nei contratti di servizio sono indicate specifiche previsioni volte a responsabilizzare l'affidatario rispetto al raggiungimento dei livelli obiettivi prefissati nel PRO (misura 2, par.4, lett. c);
  - d) prima della stipula del Contratto di Servizio l'Ente Affidante trasmette il PEF (misura 2, p.to 4) ed il PRO (misura 2, p.to 4) all'Autorità di Regolazione dei Trasporti affinché la stessa possa formulare eventuali osservazioni nei termini previsti (misura 2, p.to 7);
- con la Delibera n. 16 del 8 febbraio 2018 Atto di regolazione recante *"Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico"*, l'ART ha individuato le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico.

#### CONSIDERATO CHE

- L'AGCM (Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato), l'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) e l'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione), in data 25.10.2017 hanno emanato una segnalazione congiunta riguardante le procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario. Tale segnalazione, pur non avendo portata e valore vincolante, fornisce indicazioni di orientamento ed auspicio nei confronti degli enti affidanti, quali:
  - ribadisce che l'affidamento diretto costituisce una “modalità organizzativa” che le autorità competenti possono scegliere liberamente, ai sensi dell'art. 5, par. 6, del Regolamento (CE) 1370/2007 in deroga alla procedura di gara prevista dall'art. 5, par. 3, dello stesso Regolamento;
  - specifica che gli adempimenti di pubblicazione previsti dall'art. 7, par. 2 e 3 del Regolamento non esauriscono gli obblighi gravanti in capo agli enti affidanti, che hanno altresì l'obbligo di operare un confronto competitivo tra le offerte giunte da altri operatori interessati e quella del soggetto individuato come affidatario diretto, al fine di rispettare i principi generali di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento posti a fondamento del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;
  - sottolinea che, in caso di affidamento diretto, le autorità competenti hanno obblighi motivazionali più stringenti rispetto al caso di procedura di gara pubblica, sia riguardo alla scelta della procedura che alla scelta dell'affidatario, in particolare quando, a seguito della pubblicazione dell'avviso di cui all'art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) 1370/2007, siano pervenute due o più manifestazioni di interesse;
- la procedura di affidamento diretto per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto ferroviario, come attualmente disciplinata dal citato Regolamento (CE) 1370/2007, costituisce quindi una modalità espressamente contemplata e non vietata dalla vigente legislazione nazionale in favore della alternativa procedura di gara (L. 99/2009, art. 61).

**VERIFICATO** che successivamente alla pubblicazione del citato avviso di preinformazione n. 387771-2017-IT pubblicato sulla GUUE GU/S S189 del 03/10/2017, ad oggi non si sono registrate manifestazioni di interesse rispetto all'affidamento di che trattasi.

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

#### **DATO ATTO**

- del complesso ed articolato processo di negoziazione del contratto di servizio che la Regione e Ferrovie del Gargano s.r.l. hanno condotto in aderenza all'indirizzo espresso con DGR n. 1480/2017 ed in conformità al quadro normativo e regolatorio applicabile al caso di specie
- che la proposta commerciale di Ferrovie del Gargano s.r.l., tanto in termini di esercizio dei servizi tanto in termini di investimenti, stante l'interesse della medesima impresa ferroviaria di supportare la Regione al progressivo incremento della qualità delle esperienze di viaggio degli utenti del servizio ferroviario regionale, nonché nella crescita dei passeggeri trasportati, si è arricchita, durante la fase negoziale del contratto, di ulteriori impegni, tra cui l'apporto di consistenti investimenti in autofinanziamento a carico di Ferrovie del Gargano s.r.l. per circa € 4,8 milioni;

#### **DATO ALTRESÌ ATTO CHE**



- la Delibera ART 154/2019, con riferimento alla sua applicazione, prevede alla Misura 1 Punto 5 che *“In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare 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 riferimento alla misura regolatoria 2, p.to 4 della Delibera n. 120/2018 la Regione ha richiesto (nota AOO\_078/732 del 27.02.2019) i parametri di cui agli alinea i) e ii) della Delibera ART 120/2018, Misura 2, punto 4, lettera a); in riscontro a tale richiesta l’ART, con nota prot. 2452 del 13.03.2019, ha fornito i parametri ex Delibera n. 120/2018 utilizzati alla base dell’elaborazione del PEF e del PRO;
- la Regione Puglia ha predisposto, limitatamente all’affidamento del contratto di servizio Ferrovie del Gargano s.r.l., la relazione ex misura 4, pto. 11 e misura 6, p.to 2 Delibera n. 48/2017, trasmettendola all’Autorità di Regolazione dei Trasporti con nota prot. AOO\_078/5013 del 23.12.2019;
- con nota prot. n. 1247 del 24/01/2020 (acquisita al prot. AOO\_078/257 del 28.01.2020) l’ART ha richiesto di procedere alla predisposizione di un’unica relazione ex delibera 48/2017, ricomprendendo tutti i lotti dei servizi di trasporto da affidare ricadenti nella competenza della Regione Puglia, in luogo di relazioni distinte per singolo affidamento;
- raccogliendo le indicazioni fornite con il riscontro di cui al precedente alinea, la Regione Puglia con nota prot. AOO\_078/3008 del 08.09.2020 ha modificato, integrato ed unificato i contenuti delle c.d. “relazioni sui lotti” (ex Delibera ART n. 48/2017), includendo, inoltre, i contenuti previsti dalla Delibera ART n. 120/2018, Misura 2, punto 7 (PRO e PEF);
- l’ART, con nota prot. 15410 del 13.10.2020 (acquisita al prot. AOO\_078/3583 del 15.10.2020) ha preso atto delle assunzioni della Regione in merito alla configurazione dei lotti di affidamento derivanti dalla DGR n. 598/2016 di approvazione del Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017 intervenuta antecedentemente rispetto alla Delibera ART n. 48/2017. Inoltre l’Autorità ha richiesto integrazioni al PRO ed al PEF annessi alla citata relazione dei lotti (RdL) ;
- le integrazioni al PRO, richieste da ART con la nota di cui innanzi, sono state trasmesse dalla Regione Puglia con nota prot. AOO\_078/603 del 09.02.2021;
- con nota prot. 2532 del 25.02.2021 l’ART ha richiesto ulteriori specificazioni/integrazioni rispetto al PRO elaborato;
- la Regione Puglia ha riscontrato con nota prot. 1392 del 26.03.2021, cui ART ha risposto con nota prot. 5638 del 27.04.2021, richiedendo ulteriori specificazioni/integrazioni rispetto al PRO;
- la Regione Puglia ha riscontrato con nota prot. AOO\_078/2069 del 13.05.2021 le richieste di ART fornendo indicazioni in ordine a quanto richiesto (ver. 3.3 del 13.05.2021) di integrazione al PRO;
- l’ART con riferimento all’ultima versione di PRO e PEF, di cui innanzi, ha fornito delle osservazioni con nota prot. n. 9663 del 17.06.2021 (acquisita al prot. AOO\_078/3490 del 31.08.2021), le quali sono state analizzate dalla Regione Puglia raccogliendo gli esiti nell’allegato B al presente atto per costituirne parte integrante e sostanziale;
- le evidenze della attività istruttoria tecnica relativa al presente atto, secondo quanto previsto dalle prescrizioni contenute nella DGR 2100/2019 di approvazione delle “linee guida per la predisposizione delle proposte di deliberazione della Giunta Regionale” così come specificate dalla nota AOO\_022/1891 del 10/12/2020, sono integrate dalla relazione di cui in allegato B parte integrante e sostanziale del presente atto;

#### **CONSIDERATO CHE**

- la Regione intende garantire gli impegni programmatici assunti rispetto al miglioramento delle esperienze di viaggio degli utenti del trasporto pubblico di interesse regionale e locale e, con riferimento al trasporto ferroviario, ha interesse a garantire ogni sforzo orientato anche all’incremento

- delle prestazioni energetiche e di comfort dei mezzi di trasporto uniformando gli standard qualitativi e prestazionali della flotta dei treni regionali;
- in tal senso, la proposta commerciale di Ferrovie del Gargano s.r.l. contiene elementi di arricchimento della flotta destinata al trasporto ferroviario regionale che prevedono l’acquisizione di due nuovi elettrotreni di nuova generazione in compartecipazione finanziaria di Ferrovie del Gargano s.r.l. per € 4,8 milioni;
  - lo schema di contratto di servizio, in allegato A parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, prevede, fra l’altro:
    - l’adozione di un modello di calcolo delle compensazioni per il pubblico servizio aggiornato rispetto alle più recenti indicazioni dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e basato su un Piano Economico Finanziario (PEF) e una chiara definizione dei rischi a carico di Ferrovie del Gargano s.r.l. e della Regione;
    - un sistema di gestione del contratto, in coerenza con i principi del Regolamento n. 1370/2007, basato su un PEF che consente il raggiungimento dell’equilibrio economico finanziario del contratto stesso nell’arco dell’intera durata contrattuale anche attraverso obiettivi quantificabili e misurabili per ogni anno;
    - investimenti complessivi da parte di Ferrovie del Gargano s.r.l. per circa € 4,8 milioni, per il rinnovo di due elettrotreni da immettere in esercizio entro il 2025;
    - la durata dodecennale del contratto di servizio, ex art. 4 par. 4 del Regolamento n. 1370/2007, quale durata minima necessaria a garantire l’equilibrio economico finanziario del contratto, anche in considerazione della durata ultradecennale degli ammortamenti relativi agli investimenti cui è obbligato il soggetto affidatario;
    - benefici finanziari derivanti dalla previsione dell’incremento del numero di passeggeri trasportati;
    - l’aderenza alle indicazioni della Delibera ART n. 16/2018 in ordine alla garanzia dei livelli di qualità del servizio reso, compresa la strutturazione di un sistema di monitoraggio, verifica e controllo degli indici della qualità del servizio;
    - un progressivo miglioramento delle prestazioni dell’impresa ferroviaria in termini di qualità del servizio reso: affidabilità, puntualità e confort di viaggio;
    - la previsione di specifiche penali contrattuali, anche indicizzate al tasso reale di inflazione, applicabili in caso di mancato raggiungimento delle performance relative agli indici di qualità, oltre che per il mancato raggiungimento degli obiettivi di efficientamento di cui alla Delibera ART n. 120/2018, nonché significative penali per il mancato rispetto del crono programma di immissione in servizio del nuovo materiale rotabile e per la mancata comunicazione di dati e informazioni verso la regione;
    - l’aumento dei passeggeri trasportati e specifici impegni inerenti il recupero dell’evasione tariffaria;
    - il mantenimento di livelli costanti di produzione di servizi ferroviari per tutta la durata del contratto, per un valore di circa 1’000’000 trenixkm/anno;
    - interventi calibrati di adeguamento delle tariffe, per i quali risulta espletata la procedura di consultazione di cui all’art. 26, co.1 della L.R. n. 18/2002 come evidenziato in allegato B, secondo il seguente prospetto:

anno	<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, nonché in considerazione delle revisioni e delle integrazioni proposte, con nota prot. AOO\_078/PROT/30/11/2021/0005041 da Ferrovie del Gargano s.r.l., che comportano la modifica della data di inizio e durata previste del contratto di servizio pubblico, oltre che del valore stimato del contratto, risulta necessario procedere, ex art. 7 par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, alla pubblicazione di avviso di rettifica al richiamato avviso di preinformazione, secondo le indicazioni fornite alla Regione Puglia dall'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea – TED Helpdesk nella corrispondenza intercorsa in data 25/11/2021.

**ATTESO CHE**

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

**DATO ATTO CHE**

- l'articolo 16-*bis*, c. 1 del *decreto-legge* 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come modificato dall'articolo 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, ha istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, (FNT), cui la Regione Puglia ha accesso;
- il DPCM 11 marzo 2013 e ss. mm. e ii. ha disciplinato i criteri e le modalità con cui ripartire il medesimo fondo tra le Regioni aventi diritto, tenendo conto dei principi fissati dal c. 3, art. 16-*bis* del *decreto-legge* 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, fissando, all'art. 1, la “Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario”;
- l'articolo 27, comma 2, del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 indica, tra gli altri, i seguenti criteri di riparto del medesimo fondo, da applicare sin dal 2020:

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



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

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

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

#### **DATO altresì atto che**

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

#### **VERIFICATO che**

- la Regione Puglia, quale autorità competente così come definita all'art. 2, par. 1, lett. b) del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss.mm. e ii., al fine di garantire la prestazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, rispetto all'ambito individuato negli atti di programmazione regionale ed operato da Ferrovie del Gargano s.r.l., ha definito gli obblighi di servizio pubblico nel contratto di servizio di cui in allegato A al presente atto;
- individuati i predetti obblighi di servizio pubblico, 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 innanzi premesso e considerato,

#### **Garanzie di riservatezza**

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della

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

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

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

CRA: 16-3

#### **1) Bilancio Vincolato**

- Parte Entrata  
Capitolo di entrata: 2053457 "Fondo per il trasporto pubblico locale ex art. 16 bis del D.L. 95/2012 come sostituito dall'art. 1 c. 301 della legge n. 228/2012"  
Piano dei conti finanziario: 1.01.04.09  
Codice UE: 2 – Entrata ricorrente  
Debitore: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili  
Titolo giuridico: decreto ministeriale da acquisire per ciascuna annualità 2022-2033
- Parte Spesa  
Capitolo di spesa: 551047 "Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D.Lgs. 422/97"  
Codice UE: 8 – Spesa ricorrente  
Missione: 10; Programma: 1; Titolo: 1; Macroaggregato: 3  
Piano dei conti finanziario: 1.03.02.15
- Parte Entrata  
Capitolo di entrata: 2055301 "Trasferimenti statali vincolati all'attivazione di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 D.Lgs. n. 422/1997."  
Piano dei conti finanziario: 2.01.01.01  
Codice UE: 2 – Entrata ricorrente  
Debitore: Ministero dell'Economia e delle Finanze  
Titolo giuridico: decreto ministeriale da acquisire per ciascuna annualità 2022-2033
- Parte Spesa  
Capitolo di spesa: 552031 "Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97"  
Codice UE: 8 – Spesa ricorrente  
Missione: 10; Programma: 1; Titolo: 1; Macroaggregato: 3  
Piano dei conti finanziario: 1.03.02.15

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

#### **2) Bilancio Autonomo**

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

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

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

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

- a) autorizzare, in favore di Ferrovie del Gargano s.r.l. (C.F. 00134010719) per la copertura del costo del nuovo contratto di servizio, la spesa complessiva pari ad € 160'780'696.87 (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2024, mentre per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

<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>CAP 552031</b> Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97	<b>TOTALE</b>	<b>SCADENZA</b>
2022	9'565'972.87 €	- €	3'253'678.00 €	12'819'650.87 €	31/12/2022
2023	9'681'446.46 €	- €	3'253'678.00 €	12'935'124.46 €	31/12/2023
2024	9'797'951.32 €	- €	3'253'678.00 €	13'051'629.32 €	31/12/2024
2025	9'915'496.74 €	- €	3'253'678.00 €	13'169'174.74 €	31/12/2025
2026	10'034'092.09 €	- €	3'253'678.00 €	13'287'770.09 €	31/12/2026
2027	10'058'367.57 €	- €	3'253'678.00 €	13'312'045.57 €	31/12/2027
2028	10'095'059.24 €	83'173.54 €	3'253'678.00 €	13'431'910.78 €	31/12/2028
2029	10'095'059.24 €	204'109.55 €	3'253'678.00 €	13'552'846.79 €	31/12/2029
2030	10'095'059.24 €	326'125.99 €	3'253'678.00 €	13'674'863.23 €	31/12/2030
2031	10'095'059.24 €	449'232.60 €	3'253'678.00 €	13'797'969.84 €	31/12/2031
2032	10'095'059.24 €	476'797.54 €	3'253'678.00 €	13'825'534.78 €	31/12/2032
2033	10'095'059.24 €	573'439.17 €	3'253'678.00 €	13'922'176.41 €	31/12/2033

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

1. Considerare quanto in premessa parte integrante del presente dispositivo.
2. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica alla pre-informazione al mercato n. 387771-2017-IT, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa.
3. Approvare, ai sensi dell'art. 34 c. 20 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221 la "Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie del Gargano s.r.l., ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007" in allegato B alla presente deliberazione per costituirne parte integrale e sostanziale.
4. Approvare, ai sensi dell'art. 19, c. 4 della L.R. n. 18/2002 lo schema di contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo dal 01.01.2022 al 31.12.2023,

da stipularsi tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano s.r.l., riportato in allegato A alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, unitamente agli allegati.

5. Di dare atto che la sottoscrizione del contratto di servizio di cui al presente atto annulla e sostituisce, per la componente "servizi di trasporto pubblico ferroviario" il "Contratto di Servizio per l'esercizio della ferrovia Foggia-Lucera" (rep. 10124 del 29.05.2009) in essere con Ferrovie del Gargano s.r.l., rideterminando, tra l'altro, la data di scadenza della medesima componente "servizi di trasporto pubblico ferroviario" al 31.12.2033.
6. Disporre, limitatamente ai servizi di trasporto pubblico di cui al contratto di servizio di cui in allegato A, nei termini della tabella che segue, gli interventi di adeguamento delle tariffe:

anno	<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.

7. Stimare in euro 160'780'696.87 (per il periodo 01.01.2022 – 31.12.2033), IVA inclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di Ferrovie del Gargano s.r.l., derivanti dal Piano Economico Finanziario allegato al Contratto.
8. Autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'allegato contratto di servizio tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano s.r.l., con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione del contratto alla data di decorrenza del contratto medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, anche agli allegati (es. programmi di esercizio), nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
9. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità l'espletamento dei successivi obblighi di pubblicità e informazione previsti dall'art. 7 del citato Regolamento (CE) 1370/2007.
10. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, ogni altro consequenziale adempimento per la piena attuazione del presente provvedimento e la notifica del presente provvedimento alla società Ferrovie del Gargano s.r.l..
11. Autorizzare, in favore di Ferrovie del Gargano s.r.l. (C.F. 00134010719) la spesa complessiva pari ad € 160'780'696.87 € (euro centosessantamilionisettemilaseicentonovantasei/87) (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2024. Per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

<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>CAP 552031</b> Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97	<b>TOTALE</b>	<b>SCADENZA</b>
2022	9'565'972.87 €	- €	3'253'678.00 €	12'819'650.87 €	31/12/2022
2023	9'681'446.46 €	- €	3'253'678.00 €	12'935'124.46 €	31/12/2023
2024	9'797'951.32 €	- €	3'253'678.00 €	13'051'629.32 €	31/12/2024
2025	9'915'496.74 €	- €	3'253'678.00 €	13'169'174.74 €	31/12/2025
2026	10'034'092.09 €	- €	3'253'678.00 €	13'287'770.09 €	31/12/2026
2027	10'058'367.57 €	- €	3'253'678.00 €	13'312'045.57 €	31/12/2027
2028	10'095'059.24 €	83'173.54 €	3'253'678.00 €	13'431'910.78 €	31/12/2028
2029	10'095'059.24 €	204'109.55 €	3'253'678.00 €	13'552'846.79 €	31/12/2029
2030	10'095'059.24 €	326'125.99 €	3'253'678.00 €	13'674'863.23 €	31/12/2030
2031	10'095'059.24 €	449'232.60 €	3'253'678.00 €	13'797'969.84 €	31/12/2031
2032	10'095'059.24 €	476'797.54 €	3'253'678.00 €	13'825'534.78 €	31/12/2032
2033	10'095'059.24 €	573'439.17 €	3'253'678.00 €	13'922'176.41 €	31/12/2033

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

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

**Il Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL**

*Antonio V. SCARANO*

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

*Carmela IADARESTA*

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

**Il Direttore del Dipartimento Mobilità**

*Vito Antonio ANTONACCI*

**L'ASSESSORE PROPONENTE**

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

*Anna MAURODINOIA*

#### **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. 387771-2017-IT, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa.
3. Approvare, ai sensi dell'art. 34 c. 20 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in legge 17 dicembre 2012, n. 221 la "Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie del Gargano s.r.l., ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007" in allegato B alla presente deliberazione per costituirne parte integrale e sostanziale.
4. Approvare, ai sensi dell'art. 19, c. 4 della L.R. n. 18/2002 lo schema di contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo dal 01.01.2022 al 31.12.2023, da stipularsi tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano s.r.l., riportato in allegato A alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, unitamente agli allegati.
5. Di dare atto che la sottoscrizione del contratto di servizio di cui al presente atto annulla e sostituisce, per la componente "servizi di trasporto pubblico ferroviario" il "Contratto di Servizio per l'esercizio della ferrovia Foggia-Lucera" (rep. 10124 del 29.05.2009) in essere con Ferrovie del Gargano s.r.l., rideterminando, tra l'altro, la data di scadenza della medesima componente "servizi di trasporto pubblico ferroviario" al 31.12.2033.
6. Disporre, limitatamente ai servizi di trasporto pubblico di cui al contratto di servizio di cui in allegato A, nei termini della tabella che segue, gli interventi di adeguamento delle tariffe:

anno	<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.

7. Stimare in euro 160'780'696.87 (per il periodo 01.01.2022 – 31.12.2033), IVA inclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di Ferrovie del Gargano s.r.l., derivanti dal Piano Economico Finanziario allegato al Contratto.
8. Autorizzare il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità a sottoscrivere l'allegato contratto di servizio tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano s.r.l., con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione del contratto alla data di decorrenza del contratto medesimo (01.01.2022), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, anche agli allegati (es. programmi di esercizio), nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
9. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità l'espletamento dei successivi obblighi di pubblicità e informazione previsti dall'art. 7 del citato Regolamento (CE) 1370/2007.

10. Demandare al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, ogni altro consequenziale adempimento per la piena attuazione del presente provvedimento e la notifica del presente provvedimento alla società Ferrovie del Gargano s.r.l..
11. Autorizzare, in favore di Ferrovie del Gargano s.r.l. (C.F. 00134010719) la spesa complessiva pari ad € 160'780'696.87 € (euro centosessantamilionisettecentoottantamilaseicentonovantasei/87) (IVA inclusa) che trova imputazione sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2022-2024. Per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

<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>CAP 552031</b> Esercizi di servizi ferroviari e/o metropolitani aggiuntivi a quelli ex art. 8 d.lgs n. 422/97	<b>TOTALE</b>	<b>SCADENZA</b>
2022	9'565'972.87 €	- €	3'253'678.00 €	12'819'650.87 €	31/12/2022
2023	9'681'446.46 €	- €	3'253'678.00 €	12'935'124.46 €	31/12/2023
2024	9'797'951.32 €	- €	3'253'678.00 €	13'051'629.32 €	31/12/2024
2025	9'915'496.74 €	- €	3'253'678.00 €	13'169'174.74 €	31/12/2025
2026	10'034'092.09 €	- €	3'253'678.00 €	13'287'770.09 €	31/12/2026
2027	10'058'367.57 €	- €	3'253'678.00 €	13'312'045.57 €	31/12/2027
2028	10'095'059.24 €	83'173.54 €	3'253'678.00 €	13'431'910.78 €	31/12/2028
2029	10'095'059.24 €	204'109.55 €	3'253'678.00 €	13'552'846.79 €	31/12/2029
2030	10'095'059.24 €	326'125.99 €	3'253'678.00 €	13'674'863.23 €	31/12/2030
2031	10'095'059.24 €	449'232.60 €	3'253'678.00 €	13'797'969.84 €	31/12/2031
2032	10'095'059.24 €	476'797.54 €	3'253'678.00 €	13'825'534.78 €	31/12/2032
2033	10'095'059.24 €	573'439.17 €	3'253'678.00 €	13'922'176.41 €	31/12/2033

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

**Il Segretario generale della Giunta**

ANNA LOBOSCO

**Il Presidente della Giunta**

RAFFAELE PIEMONTESE

**ALLEGATI**

ladaresta Carmela  
22.12.2021  
14:10:38  
GMT+01:00

**ALLEGATO A - Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano s.r.l. anni 2022-2033 con RELATIVI N. 11 ALLEGATI**

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

**ALLEGATO A**

**CONTRATTO DI SERVIZIO**

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

**TRA**

**REGIONE PUGLIA**

**E**

**FERROVIE DEL GARGANO s.r.l.**

**ANNI 2022-2033**

**CIG: [-]**

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

tra

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

e

**Ferrovie del Gargano s.r.l.** - società a responsabilità limitata con sede legale e amministrativa in Bari, via Zuppetta, 7/d, Codice Fiscale 00134010719 e Partita IVA 04383720721, capitale sociale Euro 16'000'000.00 interamente versato, iscritta al registro delle Imprese di Bari al n. 0013401719, iscritta al R.E.A. al n. BA 113997, la quale interviene nel presente atto in persona [-], in qualità di [-] (di seguito, per brevità, indicata FDG) le quali, nel seguito, anche denominate "Parti", congiuntamente, e "Parte", singolarmente,

#### PREMESSO

1. che Ferrovie del Gargano s.r.l. è una società a responsabilità limitata avente ad oggetto la prestazione di servizi relativi alla mobilità e operante nel settore del trasporto ferroviario di passeggeri in virtù delle Licenze rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 12/N del 04.09.2021 e del Certificato Unico di Sicurezza (SSC) EIN: IT1020200062, valido sino al 27.10.2023 (prot. 16271 del 27.10.2020), rilasciato dalla Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel prosieguo A.N.S.F. ora A.N.S.F.I.S.A);
2. che, a far data dall'anno 2001, la Regione risulta titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale non già in concessione a Ferrovie dello Stato;
3. che i rapporti fra FDG e la Regione sono regolamentati da specifici contratti di servizio;
4. che il contesto di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale è stato definito in particolare dai seguenti provvedimenti:
  - Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i. concernente "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n.59";
  - Legge 23 luglio 2009, n. 99 "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" e ss. mm. e ii.;
  - Regolamento (CE) 2007/1370 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 "relativo ai servizi pubblici di 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 15 luglio 2015, n. 112 *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”*;
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 *“Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”*;
- decreto-legge 6 giugno 2011, n. 201, art. 37, convertito con modificazioni nella Legge 22 dicembre 2011, n. 214 e ss.mm. e ii., di istituzione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- Legge Regionale 31 ottobre 2002 n. 18 *“Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale”*;
- Legge Regionale 20 agosto 2012, n. 24 *“Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell’organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali”*;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 4 luglio 2014, n. 52 inerente il procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 25 febbraio 2021, n. 28 che approva *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami”*;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 17 giugno 2015 n. 49 - che contiene le *“Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l’assegnazione*

*in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*";

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 30 marzo 2017, n. 48 *"Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012"*;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'8 febbraio 2018 n. 16 che detta le *"Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015"*;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 25 ottobre 2018 n. 106 "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di *"Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"*
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018, n. 120 che detta le *"Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale"*;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 *"Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017"*;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 12 marzo 2020, n. 65 *"Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019, di approvazione dell'atto di regolazione recante "Revisione della delibera n. 49/2015 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica"*;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 luglio 2021 n. 113 *"Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020"*;

- Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013, n. 94/CU recante linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte dei servizi ai sensi della legge n. 244/2007;
- 5. che, in data 29 dicembre 2009 rep 011019, successivamente integrato e modificato con l'atto di modifica ed integrazione prot. AOO\_148/1767 del 17.05.2012, la Regione e FDG hanno sottoscritto il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale (esercizio della ferrovia San Severo – Peschici C.) con scadenza al 31.12.2021;
- 6. che, in data 29 maggio 2009 rep 010124, la Regione e FDG hanno sottoscritto il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale (esercizio ferrovia Foggia-Lucera) di durata pari a 40 anni a decorrere dall'1 luglio 2009;
- 7. che, in data 14 settembre 2017 con nota prot. n. 1852 (acquisita al prot. della Regione Puglia AOO\_078/2372 del 18.09.2017) FDG ha presentato una proposta commerciale contenente l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio migliorative e tali da giustificare la scelta della procedura di affidamento diretto mediante stipula di un nuovo Contratto di servizio per il periodo dal 2022 al 2028, ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Reg. 1370;
- 8. che la Regione, constatata la convenienza della proposta commerciale di FDG, coerente con gli obiettivi di: valorizzazione del servizio di trasporto ferroviario regionale, asse portante del sistema di trasporto pubblico locale, e di riequilibrio modale tra il servizio pubblico e l'auto privata, in data 28 settembre 2017, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1480/2017, ha disposto l'aggiudicazione diretta in favore della società Ferrovia del Gargano s.r.l. del Contratto di servizio di trasporto pubblico per ferrovia, ai sensi dell'art. 5, par. 6, del Reg. 1370 e ss.mm. e ii., a decorrere dal 1 ottobre 2018 e sino al 31.12.2027, prorogabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del medesimo Regolamento dando seguito agli obblighi di pubblicità previsti dall'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento ovvero alla pubblicazione del relativo avviso di pre-informazione al mercato, circa l'affidamento diretto a FDG del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale;
- 9. che, conseguentemente, sulla GUUE GU/S S189 del 03.10.2017 è stato pubblicato, conformemente a quanto disposto dal Reg. 1370, art. 7, par. 2, l'avviso di pre-informazione 387771-2017-IT;
- 10. che i rapporti reciproci fra le Parti sono difatti regolamentati nel rispetto dei principi di cui al Reg. 1370, al fine di assicurare a FDG, in quanto impresa di trasporto, la sostenibilità economico-finanziaria del rapporto contrattuale, inclusa l'adeguata remunerazione del capitale investito, così come garantita dalla disciplina comunitaria;
- 11. che, con nota prot. AOO\_078/PROT/30/11/2021/0005041 FDG ha aggiornato la proposta commerciale di cui al sub 7 con l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio per il periodo di dodici anni (2022-2033) che la Regione ha reputato di proprio interesse;

12. che la sottoscrizione di un nuovo Contratto per la durata complessiva di 12 (dodici) anni - oltre ad essere del tutto coerente con il contesto normativo europeo e nazionale in materia di affidamenti - garantisce all'Ente committente un notevole vantaggio in termini di qualità del servizio del trasporto ferroviario, anche in considerazione degli investimenti proposti da FDG;
13. che la maggior durata del Contratto consente al soggetto affidatario una maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti a proprio carico a beneficio della Regione e dei fruitori del servizio beneficiari degli effetti di investimenti altrimenti non sostenibili per durate inferiori del Contratto;
14. che, nel rispetto del Reg. 1370, le Parti, con il presente Contratto di servizio (nel prosieguo anche solo "Atto" o "Contratto"), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l'affidamento diretto per il periodo 2022 – 2033;
15. che, ulteriore obiettivo della Regione, condiviso da FDG, è massimizzare l'incremento del numero di viaggiatori che ogni giorno usano il treno, attraverso un significativo miglioramento dell'offerta ferroviaria in termini di qualità, flessibilità, frequenza e coordinamento con gli altri mezzi di trasporto, al fine di pervenire ad un riequilibrio modale del mezzo collettivo rispetto al mezzo privato, anche attraverso un modello di offerta che, con le integrazioni con gli altri gestori, incrementi la frequenza delle corse nelle aree urbane e suburbane a maggiore domanda garantendo, nello stesso tempo, la riduzione dei tempi di percorrenza nei collegamenti tra centri più distanti. La Regione indirizzerà la pianificazione degli orari dei propri servizi regionali al fine di favorirne il coordinamento nei nodi di interscambio di Foggia e San Severo;
16. che, il volume dei servizi minimi di trasporto pubblico oggetto delle obbligazioni di servizio pubblico descritte nel presente Contratto, risulta coerente alle determinazioni di cui al par. 3.2.1 della citata DGR 2304/2019 e ss.mm. e ii.;
17. che la Regione Puglia con nota AOO\_078/732 del 27/02/2019 ha richiesto ad ART (riscontro ART prot. 2452 del 13.03.2019) i parametri utili a definire i caratteri di efficacia ed efficienza dell'affidamento diretto, di cui alla Misura 2(4,a) della Delibera ART n. 120/2018;
18. che, sulla base dei parametri di cui al precedente alinea è stato concordato tra le Parti un Piano di Raggiungimento degli Obiettivi regolatori (PRO), nel quale sono definiti obiettivi di efficacia ed efficienza, nonché le azioni di miglioramento delle performance del servizio di trasporto per il primo periodo regolatorio (triennale), in aderenza al Piano Economico Finanziario (PEF) riferito all'intero periodo di affidamento;
19. che la Regione ha inviato all'ART il PEF ed il PRO, unitamente alle successive integrazioni richieste dalla medesima Autorità, ottenendo risposta con nota prot. ART 9663 del 17.06.2021;
20. che a seguito della nota ART sono stati rielaborati ed integrati il PEF ed il PRO;
21. che con DGR [ ], la Regione ha autorizzato la sottoscrizione del presente Contratto;

tutto ciò premesso,

**SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE**

**Art. 1**

**(Conferma delle premesse e degli allegati)**

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

**Art. 2**

**(Struttura del Contratto)**

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

Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)

Art. 2 (Struttura del Contratto)

**SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA**

Art. 3 (Oggetto)

Art. 4 (Durata ed effetti della sottoscrizione)

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

Art. 6 (Materiale rotabile in uso)

Art. 7 (Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

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

Art. 9 (Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

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

Art. 11 (Flessibilità del programma di esercizio)

Art. 12 (Interruzione dei servizi)

Art. 13 (Valorizzazione commerciale)

**SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITÀ**

Art. 14 (Politica tariffaria)

Art. 15 (Politica della qualità dei servizi)

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

**SEZIONE TERZA: SISTEMI DI MONITORAGGIO**

Art. 17 (Monitoraggio della qualità dei servizi)

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



**SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE**

Art. 19 (Gestione tecnica del Contratto)

Art. 20 (Trasparenza e Riservatezza)

Art. 21 (Clausola fiscale)

Art. 22 (Risoluzione e cessione del Contratto)

Art. 23 (Cessazione del Contratto in caso di sopravvenuti provvedimenti di natura giurisdizionale)

Art. 24 (Recesso)

Art. 25 (Controversia tra le Parti)

Art. 26 (Cessione dei crediti e debiti)

Art. 27 (Dichiarazioni ed obblighi)

Art. 28 (Garanzia fidejussoria)

Art. 29 (Codice etico e disciplinare)

Art. 30 (Tracciabilità dei flussi finanziari)

Art. 31 (Tutela dei dati personali)

Art. 32 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

Art. 33 (Disposizioni finali)

**SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA****Art. 3****(Oggetto)**

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

**Art. 4****(Durata ed effetti della sottoscrizione)**

1. Il presente Atto ha durata dodecennale di cui 10 (dieci) anni per il periodo 1 gennaio 2022 – 31 dicembre 2031 in ragione dell'affidamento diretto del Contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario secondo quanto previsto all'art. 5 par. 6 del Reg. 1370 ed ulteriori 2 (due) anni per il periodo 1 gennaio 2032 – 31 dicembre 2033, tenuto conto degli investimenti di entità significativa previsti dal Contratto e delle relative modalità di ammortamento, ai sensi di quanto previsto all'art. 4 par. 4 del medesimo Reg. 1370.

#### **Art. 5**

##### **(Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)**

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

- dell'orario stesso. Il programma di esercizio rilasciato dal Gestore dell'Infrastruttura sarà poi trasmesso alla Regione almeno 30 (trenta) giorni prima dell'entrata in vigore. Le scadenze relative alla procedura per la formazione dell'orario annuale sono comunque, riportate e meglio definite nell'Allegato n. 9 (Procedure di aggiornamento del programma di esercizio).
6. È facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL e FDG.
  7. Tutto il servizio di cui all'Allegato n. 1 è svolto in modalità ferroviaria. Nei casi previsti dal c. 3 dell'art. 34-octies del decreto-legge n. 179/2012, FDG garantisce i servizi sostitutivi di quelli ferroviari operati con modalità automobilistica che dovranno essere sub-affidati conformemente alla pertinente legislazione sugli appalti pubblici.
  8. FDG è tenuta a comunicare alla Regione, entro 24 (ventiquattro) ore dall'inizio dei servizi di cui al precedente comma, le cause e la durata della loro effettuazione.
  9. FDG, entro 60 (sessanta) giorni dalla stipula del Contratto, predispone uno specifico *"Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse"* (d'ora innanzi, il **"Piano"**) relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un *"adeguato servizio sostitutivo"*, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse, che determina una modifica temporanea del programma di esercizio. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto. Fino alla predisposizione del Piano, FDG si impegna a programmare i servizi sostitutivi secondo quanto in uso, dando tempestiva informazione all'utenza circa le modalità di svolgimento del servizio.
  10. FDG è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività di cui al programma di esercizio, curando e garantendo:
    - a) la manutenzione ordinaria (di primo e secondo livello), straordinaria (salvo quanto diversamente disposto da contratti di comodato o locazione stipulati tra le Parti) e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
    - b) le condizioni di sicurezza;
    - c) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'Allegato n. 3.
  11. FDG per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, selezionati secondo le modalità previste per legge, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.

12. Le disposizioni del presente articolo, nonché le ulteriori disposizioni di cui agli artt. 3, 6, 11, 12, della Sezione Seconda del presente Atto e degli Allegati nn. 1, 2, 3, 5, 7, 9 e 10, integrano e specificano gli obblighi di servizio pubblico imposti al FDG, ai sensi e per gli effetti del Reg. 1370.

#### **Art 6**

##### **(Materiale rotabile in uso)**

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

#### **Art. 7**

##### **(Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)**

1. FDG – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente Art. 3 del Contratto – riceve, da Regione Puglia, un corrispettivo, oltre ai corrispondenti ricavi per la gestione del servizio, quali compensazioni degli OSP di cui agli artt. 4 e 6 del Reg. 1370, tali da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito ed al contempo scongiurando sovra compensazioni.
2. Il corrispettivo da riconoscere a FDG per il servizio espletato dal 1 gennaio 2022, riportato nel PEF (Allegato n. 4), è determinato in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, sulla base dell'allegato al Reg. 1370, e del prospetto 4 della Delibera ART n. 49/2015 e della Delibera ART n. 154/2019, tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali attribuiti alle Parti come riportati nella matrice dei rischi (Allegato n. 8) garantendo che la somma dei risultati netti regolatori annui di conto economico al termine del periodo 2022 – 2033 sia tendente a zero.
3. Il PEF comprende quanto previsto dal PRO relativo al primo periodo regolatorio (triennale) e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario del Contratto per l'intero periodo di validità dell'affidamento, tenendo conto degli effetti dei costi e degli investimenti oggetto di Contratto che insistono in tale periodo.
4. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti alla sottoscrizione dell'Atto sono riportate nell'Allegato n. 5; di queste si è tenuto conto nella definizione dei ricavi nel PEF.
5. Eventuali premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, non concorrono alla formazione del corrispettivo e vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva performance registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art. 18 del Contratto. Il calcolo dei premi, delle penalità e relative riduzioni/mitigazioni sarà effettuato entro il primo trimestre dell'anno

successivo a quello di riferimento. Il valore risultante da tale calcolo verrà regolato entro e non oltre il quarto mese dell'anno successivo a quello di riferimento.

6. Il corrispettivo viene erogato in quattro rate trimestrali posticipate da corrispondersi entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura. L'importo di ciascuna delle prime tre rate è pari ad 1/4 (un quarto) del corrispettivo complessivo annuale previsto nel PEF. L'importo della quarta rata viene fatturato in 2 (due) 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 FDG, viene fatturata sulla base dei dati relativi ai servizi svolti in ciascuna annualità e liquidata insieme a penali e forme di mitigazione/riduzione delle stesse; la fattura a saldo sarà emessa entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. La Regione, in correlazione all'evoluzione delle tempistiche di trasferimento delle risorse statali, si riserva di aderire alla richiesta di FDG di una maggior frequenza dei pagamenti valutandone gli effetti positivi sul PEF in termini sia di minor costo che di minor remunerazione del capitale investito netto.
7. In caso di prestazioni eseguite da sub-affidatari il pagamento delle medesime è comunque eseguito nei confronti di FDG che resta obbligata agli adempimenti previsti dalle norme vigenti tanto nei confronti della Regione quanto nei confronti dei soggetti sub-affidatari;
8. La Regione si impegna ad assicurare la certezza della corresponsione dei corrispettivi e, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione. In caso di tardivo pagamento degli importi dovuti, la Regione è tenuta a corrispondere a FDG gli interessi legali al tasso stabilito dalle norme vigenti, emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi di quanto disposto dal D. Lgs. n. 231/2002.

#### **Art. 8**

##### **(Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)**

1. Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a FDG nella misura da questa effettivamente corrisposta al Gestore dell'Infrastruttura per l'esecuzione del presente Contratto, al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore stesso a FDG, in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art. 21 del D. Lgs. n. 112/2015.
2. Nella rappresentazione degli oneri di produzione del servizio ferroviario è garantita l'evidenza dei costi di pedaggio e di energia elettrica per trazione.

#### **Art. 9**

##### **(Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)**

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico-finanziario del Contratto, le Parti procedono, di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, acquisito il consuntivo non ancora certifica-

to dal revisore contabile dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali (del PEF - Piano Economico Finanziario) con quelli consuntivi (del CER – Conto Economico Regolatorio) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime del PEF.

2. Il CER – certificato da revisore contabile secondo quanto previsto dalla Delibera ART n. 120/2018, misura 4, punto 12 è trasmesso, unitamente alla relazione illustrativa dei suoi contenuti, alla Regione entro 120 (centoventi) giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio; eventuali differenze rispetto alle risultanze del comma 1 del presente articolo, saranno contabilizzate entro dicembre dello stesso anno. Nei medesimi termini dovranno essere trasmesse alla Regione le informazioni ed i dati secondo i formati della contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART n. 120/2018 e delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della misura 4 della medesima Delibera.
3. Tra le risultanze del CER certificato e le previsioni del PEF è effettuato un confronto annuale per verificare l'eventuale scostamento tra essi.
4. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:
  - a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CER) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Risultato netto PEF), risulti una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola tre per cento ( $\pm 0,3\%$ ) 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 n. 8, è registrato e accantonato (rispettivamente, a credito o a debito) per essere, poi, compensato alla fine del periodo regolatorio, ovvero in occasione delle verifiche intermedie con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi, ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo comma 8 del presente articolo;
  - c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) del presente comma, faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno cinque per cento ( $\pm 5\%$ ) 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 n. 8, le

Parti provvedono ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7, comma 1 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo, quindi, l'Allegato n. 4 al presente Contratto, previa trasmissione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai fini dell'assolvimento degli obblighi di cui alla delibera n. 120/2018.

5. Fermo restando quanto sopra, le Parti provvedono in ogni caso ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo quindi l'allegato (Allegato n. 4) al Contratto, nelle seguenti ulteriori ipotesi:

- a) nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma, del presente articolo, e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;
- b) nel caso in cui il volume di produzione programmata (secondo le procedure previste dall'allegato 9 al Contratto) dei servizi, vari all'interno del periodo regolatorio di riferimento, di oltre il  $\pm 2\%$  (più/meno due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF, nel medesimo periodo regolatorio, in termini di percorrenza;
- c) nel caso in cui la redazione del PRO per i periodi regolatori successivi al primo renda necessaria una modifica del PEF;
- d) nel caso di variazioni superiori a  $\pm 50$  *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.
- e) nei casi di adeguamenti a sopravvenute disposizioni normative, amministrative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
- f) nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nell'eventuale adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturale, superiori a 180 giorni rispetto alle previsioni a PEF, non giustifichino o non consentano la realizzazione dei relativi incrementi e o del ripristino della produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel medesimo PEF (Allegato n. 4);

6. Nei casi previsti ai precedenti commi 4 e 5, le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, ove applicabile, entro 60 (sessanta) giorni dalla trasmissione del CER, prevista entro il mese di maggio. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo:



- a) sui fattori di produttività;
  - b) sul corrispettivo;
  - c) sulle tariffe;
  - d) sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 15 del Contratto;
  - e) sul livello dei servizi.
7. FDG, sulla scorta delle informazioni in proprio possesso, informa e aggiorna tempestivamente la Regione circa le eventuali variazioni delle previsioni di incremento di produzione dei servizi ferroviari presenti nel PEF (Allegato n. 4). Nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nei piani di adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali, non comportino la realizzazione degli incrementi e o del ripristino di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato n. 4), nessuno degli oneri connessi a tali eventi potrà essere posto in capo a Regione.
  8. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 (sessanta) giorni dall'apertura delle trattative, le stesse hanno diritto di risolvere consensualmente il presente Atto, fermo restando l'obbligo, per FDG, di garantire il servizio per i successivi 12 (dodici) mesi.
  9. Al termine del terzo, sesto e nono anno di vigenza contrattuale, a valle della ridefinizione del PRO per il relativo periodo regolatorio triennale, le Parti effettuano una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER accantonati a credito e a debito degli anni precedenti, a norma del comma 3 del presente articolo, e definiscono la conseguente regolazione del relativo saldo.
  10. Infine, la tabella di Listino Prezzi (Allegato n. 6) condivisa tra le Parti, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, FDG si rende disponibile ad effettuare, su richiesta della Regione - avvalendosi del predetto Listino Prezzi ogni simulazione necessaria a valutare le ricadute economiche delle richieste della Regione in merito ad eventuali variazioni dell'offerta. Nel caso in cui la Regione proceda alla richiesta di servizi in più, non trova applicazione la previsione di cui al comma 4, lettera a) del presente articolo.
  11. Entro il mese di maggio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER dell'anno precedente, le Parti procedono al consuntivo dell'esercizio in questione, registrando, come da prassi, il relativo risultato netto regolatorio e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEF. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi, ovviamente, quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.
  12. Laddove al termine della compensazione finale residui un saldo totale a favore dell'una o dell'altra Parte, l'importo corrispondente è definitivamente iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando, conseguentemente, l'obbligo di regolazione del medesimo – a cura della Parte debitrice – entro i successivi 120 (centoventi) giorni.

13. La Regione prende atto che, nella determinazione dei costi e dei ricavi, FDG ha tenuto conto di quanto riconosciuto relativamente alla circolazione sui servizi ferroviari al personale in forza dell'applicazione del CCNL vigente.

#### **Art. 10**

##### **(Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto e minimo garantito)**

1. In caso di incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto, le Parti procedono ad una rimodulazione del PEF. Qualora entro 60 (sessanta) giorni dall'intervenuto accertamento della incapienza dei fondi non si raggiunga l'accordo su detta rimodulazione, FDG procederà, anche in corso d'orario e previa comunicazione alla Regione, ad effettuare interventi per la riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi.
2. Tali interventi, finalizzati a mantenere l'originario equilibrio economico del presente Contratto, dovranno essere tali da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata, o che non potrà essere erogata a FDG.
3. La Regione garantisce a FDG lo svolgimento di prestazioni di cui al programma di esercizio (Allegato 1) del presente Contratto, tale da assicurare un corrispettivo minimo annuo corrispondente all'80% (ottanta per cento) dei corrispettivi previsti a PEF per ciascun anno su cui incide l'incapienza dei fondi stanziati.

#### **Art. 11**

##### **(Flessibilità del programma di esercizio)**

1. L'offerta commerciale, di cui al programma di esercizio (Allegato n. 1), può subire modifiche e/o integrazioni.
2. Le modifiche, e/o le integrazioni, che si rendano necessarie, o opportune, in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda, o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria, possono essere richieste sia dalla Regione, sia da FDG, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi, di cui al precedente articolo 9, comma 10 del Contratto (Allegato n. 6). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.
3. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura, o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa, ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, FDG può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione alla Regione e alla clientela, almeno 30 (trenta) giorni prima della variazione dell'offerta, nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato n. 3. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.
4. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, FDG deve assicurare un'adeguata informazione alla clientela e alla Regione.

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

1. Il PEF riflette il programma di esercizio condiviso dalle Parti, pertanto le eventuali variazioni non programmate – determinate da cause di forza maggiore come definite dalla Fiche UIC450-2 edizione 2009, quali calamità naturali, terremoti, sommosse, nonché scioperi e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposti dalle Autorità, nonché da cause imputabili a FDG o al Gestore dell'Infrastruttura – genereranno effetti economico-finanziari in sede di CER e, quindi, in sede di consuntivazione annuale fra quest'ultimo e il PEF, come previsto al precedente art. 9 del Contratto.
2. Qualora le variazioni di produzione temporanee rispetto al programma di esercizio siano imputabili a FDG, le stesse sono valutate ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato n. 3
3. In caso di sciopero, FDG garantisce le prestazioni indispensabili di cui all'Allegato n. 1, stabilite con accordo siglato tra FDG e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla Legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e ss.mm.ii. FDG garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla Regione e alla clientela.
4. FDG, nei casi di cui al primo comma del presente articolo, si impegna a contenere al massimo le temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi, anche ricorrendo a modalità sostitutive d'esercizio, informando tempestivamente e adeguatamente sia la clientela sia la Regione.
5. In caso di alterazioni del servizio, determinate da cause di carattere eccezionale, anche ulteriori e diverse da quelle classificate come forza maggiore dal Gestore dell'Infrastruttura, le Parti tengono conto – anche ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato n. 3 – del programma di esercizio straordinario messo a punto nell'occasione da FDG.

**Art. 13****(Valorizzazione commerciale)**

1. FDG ha facoltà di procedere a qualsiasi iniziativa di valorizzazione commerciale dei beni funzionali allo svolgimento del servizio, salvo formalizzato dissenso da parte della Regione, da pervenire entro 10 giorni dalla relativa comunicazione di FDG, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.
2. FDG determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 1, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni del presente Atto.
3. Tale valorizzazione sarà riscontrata nel CER nell'ambito dei ricavi, in ragione della natura.

**SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITÀ****Art. 14****(Politica tariffaria)**

1. Per i viaggi all'interno del territorio regionale, il sistema tariffario adottato è quello vigente al momento della sottoscrizione del presente Atto in coerenza con i "principi generali in materia tariffaria" di cui all'art 26 della L.R. 18/2002.
2. La Regione, ai sensi del presente Atto, corrisponde, direttamente a FDG, l'integrale compensazione delle quote per i mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni, o titoli di gratuità, nonché da altre norme, o modifiche, al sistema tariffario, eventualmente emanate successivamente alla stipula del presente Contratto e già non contenute nel PEF, che possono essere stabiliti solo dalla Regione.
3. La Regione, inoltre, stabilisce che:
  - l'agevolazione per i ragazzi prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante, oltre i 10 anni si intenderà applicato il prezzo pieno adulti;
  - annualmente, a far data dal 1° gennaio degli anni: 2023, 2025 e dal 2027 al 2033, con prevedibilità 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 prevedibilità degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente del 3,5% (tre virgola cinque per cento), 5% (cinque per cento) e 3,5% (tre virgola cinque per cento) ad eccezione della tariffa speciale estiva di corsa semplice come riportata in allegato 5 al Contratto..
4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento e l'incremento delle tariffe di cui al precedente comma 3 del presente articolo, come previsto nel PEF, contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione intervenga per non effettuarli, o siano di valore inferiore a quelli previsti nel PEF, l'importo del mancato/minore adeguamento/incremento non sarà computato nel calcolo di cui all'art. 9, comma 4, lettera a).
5. I clienti sono tenuti a salire sui mezzi muniti di idoneo titolo di viaggio convalidato secondo le norme in vigore; in caso contrario, i trasgressori sono soggetti alle sanzioni di legge.
6. Gli importi delle sanzioni/regolarizzazioni/sovraprezzi alla clientela sono quelli di cui all'Allegato n. 5 al presente Atto. Salvo diverse e successive disposizioni, che verranno comunque indicate nella Carta dei Servizi di FDG, è prevista la possibilità di acquistare il biglietto a bordo treno senza pa-

- gamento di alcun sovrapprezzo, nei casi dettagliati all'Allegato n. 5; negli altri casi è ammesso l'acquisto a bordo con pagamento di un sovrapprezzo di 1 (uno) euro e previo avviso al capotreno.
7. FDG provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri e ha inoltre l'obbligo di comunicare alla clientela l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le modalità di regolarizzazione a bordo.
  8. FDG si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutelare la sicurezza personale del viaggiatore secondo il "Piano Operativo di sicurezza e controlleria", che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Detto Piano, che sarà predisposto anche con il coinvolgimento delle FF.OO., definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
  9. FDG ha facoltà di adottare – decorsi 30 (trenta) giorni dalla data della comunicazione alla Regione e in assenza di opposizione da parte di quest'ultima – ulteriori azioni sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa - lavoro e casa – scuola e la mobilità turistica anche in collaborazione con gli enti locali, anche combinati con altre prestazioni o servizi, purché compatibili con il servizio gravato da OSP e con altri servizi di trasporto gravati da OSP istituiti a livello regionale, in conformità con la legge regionale 31 ottobre 2012 n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale*".
  10. FDG assicura una rete di vendita, diretta e/o indiretta, in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori, anche attraverso l'estensione di progetti di *digital customer experience* ed integrazione multimodale. Secondo quanto definito nell'Allegato n. 2 "Servizi connessi al trasporto" e nell'Allegato n. 3, le condizioni minime di qualità (CMQ) e la Rete di vendita, potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
  11. Resta fermo che FDG si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione, e/o di recedere dalle integrazioni tariffarie, e/o modali, vigenti alla data del presente Atto, qualora le stesse risultino economicamente penalizzanti per FDG e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.
  12. Le Parti si impegnano a sviluppare evoluzioni del sistema tariffario anche integrato, che consentano di attuare meccanismi di *pricing* differenziati per prodotto e servizio, allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta ed un progressivo incremento dei ricavi.

#### **Art. 15**

##### **(Politica della qualità dei servizi)**

1. FDG si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto, ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.

2. FDG eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato n. 3 del Contratto. Il rispetto delle condizioni minime di qualità e degli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO è verificato attraverso il monitoraggio dei servizi della qualità erogata.
3. Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta, FDG predispone, entro un anno dalla stipula del Contratto, un apposito "Piano Operativo per l'Accessibilità", coinvolgendo almeno la Regione, il Gestore dell'infrastruttura, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta. Il Piano definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ), di cui all'Allegato n. 3 del Contratto potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
4. FDG assicura che siano soddisfatte le condizioni minime di informazione degli utenti e dei cittadini nelle fasi precedenti e durante il viaggio. Tali informazioni sono erogate in lingua italiana e in lingua inglese. Entro un anno dalla stipula del Contratto, FDG predispone, condividendolo con la Regione, un "Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese", fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
5. FDG effettua, almeno due indagini all'anno, in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dalla clientela, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione della clientela ed all'individuazione dei necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine, FDG, deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità. Le Parti condividono che la rilevazione della *Customer satisfaction*, si conforma ai requisiti della misura 5 della delibera ART n. 16/2018, integrando il sistema attuale, per quanto possibile e senza costi aggiuntivi, entro 3 (tre) mesi dalla sottoscrizione del Contratto, e garantendo la piena conformità a partire dal nuovo affidamento di cui FDG disporrà.
6. FDG elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente, con indicazione degli standard e degli obiettivi del Contratto, nonché gli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità (CMQ), di cui alla Delibera ART 16/2018 e nel PRO. FDG si impegna a pubblicare, entro il 31 marzo di ogni anno, la Carta dei Servizi sul proprio sito internet. Per gli anni successivi al 2022, FDG si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il 30 ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro 30

(trenta) giorni dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si deve considerare approvata e FDG procede a pubblicarla sul proprio sito internet. FDG, in fase di elaborazione della Carta dei Servizi, provvede a coinvolgere tutti gli stakeholder interessati, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità, rappresentative dei loro interessi. FDG, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2, c. 416, lett. f) della legge n. 422/2007, si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di € 6'000,00 (euro seimila/00) le attività di cui alle lett. b), c), d) del citato articolo della medesima legge, a ristoro di spese per attività approvata dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.

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

#### **Art. 16**

##### **(Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)**

1. FDG si impegna a garantire il piano di investimenti finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, all'adeguamento degli impianti di manutenzione, al potenziamento dell'infrastruttura informatica come dettagliatamente indicato nell'Allegato n. 7 del Contratto, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato.
2. Gli investimenti complessivi a carico di FDG ammontano a circa 4.8 milioni di euro per rinnovo del materiale rotabile dedicato al servizio di trasporto passeggeri per ferrovia oggetto del presente Contratto, per un totale di 2 (due) elettrotreni di ultima generazione - in cofinanziamento con la Regione Puglia;
3. FDG, nell'ambito del Contratto, procede all'ammortamento del valore degli investimenti, applicando le misure regolatorie ART ed i principi contabili nazionali (OIC: Organismo Contabile Nazionale), adottati da FDG.
4. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di FDG, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico al nuovo Affidatario l'obbligo di acquistare, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile e il valore di mercato alla data di cessione, il materiale rotabile utilizzato da FDG in forza del presente Contratto. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, FDG potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo Contratto di acquisto al nuovo Affidatario; in tal caso, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico a quest'ultimo l'obbligo di subentrare in detto Contratto ed a restituire a FDG gli importi di corrispettivo, già liquidati al fornitore, facendosi, inoltre, carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.



5. Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da FDG, la Regione può richiedere a quest'ultima di cedere la proprietà del materiale rotabile, o nel caso in cui non sia stato ancora consegnato/collaudato, del Contratto di acquisto con il fornitore, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile e il valore di mercato alla data di cessione. In tale caso, FDG si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile.
6. Il trasferimento della proprietà e il subentro al servizio sono subordinati al pagamento integrale di quanto dovuto a FDG.

### **SEZIONE TERZA: SISTEMA DI MONITORAGGIO**

#### **Art. 17**

##### **(Monitoraggio della qualità dei servizi)**

1. FDG fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità, definite nell'Allegato n. 3 del Contratto, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate; inoltre FDG trasmette annualmente la relazione illustrativa di cui alla Deliberazione ART n. 120/2018, nella quale sono adeguatamente evidenziate le performance e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, ove possibile, quelle preventive.
2. FDG illustra annualmente alla Regione i risultati conseguiti. La Regione ha facoltà di chiedere a FDG tutti i chiarimenti e gli approfondimenti necessari per analizzare le motivazioni degli scostamenti accertati rispetto agli impegni assunti, in tema di miglioramento della qualità dei servizi, e per proporre le azioni correttive ritenute necessarie. Le Parti valutano il rispetto delle CMQ ed indicano le eventuali azioni di miglioramento.
3. La Regione si riserva di verificare il rispetto delle CMQ del servizio, ivi inclusa la puntualità, ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture, o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
4. Le verifiche sono formalizzate in contraddittorio con i rappresentanti di FDG.
5. Relativamente alla verifica della qualità erogata, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano al personale di FDG le evidenze negative dell'ispezione, redigendo, a conclusione della visita ispettiva, un verbale di accertamento controfirmato da entrambe le Parti, con riportate eventuali diverse indicazioni da parte del Personale di Accompagnamento FDG. La Regione provvederà ad inoltrare via pec (posta elettronica certificata) a FDG gli esiti delle verifiche, secondo le modalità stabilite al successivo articolo 18 comma 6 del Contratto.
6. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni di competenza della Regione è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione, o a rilevatori individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segna-

lati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da FDG in un numero massimo annuale pari a 10 (dieci).

7. FDG è tenuta a fornire i dati relativi alle frequentazioni di tutti i treni, sulla base delle risultanze delle rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi, nonché l'indice di affollamento per fascia oraria - misurato come passeggeri in piedi/metro quadrato, considerando la sola superficie utile del vagone per il viaggio in piedi (esclusa, quindi, la superficie occupata da posti a sedere e gli spazi destinati al deflusso dei passeggeri). FDG effettua dette rilevazioni in modalità manuale, con valutazione dei saliti e discesi a cura del capotreno, su una settimana di riferimento, con frequenza trimestrale (due rilevazioni per ciascuno dei periodi c.d. estivo e invernale per un totale di quattro). FDG effettua giornalmente dette rilevazioni sui treni equipaggiati con sistemi conta passeggeri e si impegna a fornire i dati, a richiesta della Regione, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione.
8. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.
9. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, FDG cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura, affinché la Regione sia abilitata con n. 1 (una) postazione per l'accesso alla consultazione via Internet dei sistemi informativi di circolazione del Gestore dell'Infrastruttura con il profilo di "Committente/cliente di Impresa Ferroviaria". Per la rete gestita da FDG, la Parte si impegna entro 12 mesi dalla sottoscrizione del presente Contratto a garantire il suddetto adempimento.

#### **Art. 18**

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

1. Le Parti, anche con riferimento alla Delibera ART n. 16/2018 ed alla Delibera ART 106/2018, hanno individuato le CMQ con i relativi indicatori di qualità, valori obiettivo, nonché gli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO, in funzione dei quali possono maturare premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'Allegato 3 del Contratto.
2. Nel caso di maturazione di premi, gli stessi sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.
3. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità non potrà superare il 1,5% (uno virgola cinque per cento) del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF (Allegato n. 4). Qualora le riduzioni/mitigazioni delle penali superassero, nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali dell'anno successivo. In nessun caso, comunque, gli importi delle riduzioni/mitigazioni delle penali potranno determinare per FDG un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4, comma 6 del D. Lgs.

70/2014, è consentita l'applicazione di penali a FDG solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.

4. La Regione e FDG si danno reciprocamente atto che le CMQ e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Reg. 1371/2007. Le somme che FDG dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Reg. 1371/2007 vanno a ridurre in maniera corrispondente gli importi delle eventuali penali.
5. Il sistema delle penalità ha lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro di eventuali disagi e danni e, in particolare, i relativi importi economici possono essere utilizzati dalla Regione, a beneficio della clientela, anche, eventualmente, in forma di buoni sconto (indennità per abbonati), da intendersi convenzionalmente emessi a compensazione delle indennità da ritardo, previste all'art. 17 del citato Reg. 1371/2007 Per la determinazione dell'indennità per abbonati è utilizzato l'indicatore di scostamento orario entro cinque minuti a destino, misurato per linea e per mese, considerando tutte le cause di ritardo.
6. Ai fini della contestazione della violazione che può dar luogo a penale, la Regione provvede ad inoltrare, a mezzo pec, l'avviso di violazione entro 10 (dieci) giorni dalla data di accertamento della medesima. FDG, entro 10 (dieci) giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, può produrre alla Regione le proprie controdeduzioni via pec. La Regione, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 10 (dieci) giorni dal ricevimento delle medesime e comunque, entro 60 (sessanta) giorni dalla data di avviso della violazione, provvede ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata, corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da FDG.

#### **SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE**

##### **Art. 19**

##### **(Gestione Tecnica del Contratto)**

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, potrà istituirsi anche su richiesta di una delle Parti un "Tavolo Tecnico di Gestione del Contratto", paritetico e tematico, composto da:
  - a) due rappresentanti di FDG;
  - b) due rappresentanti della Regione.
2. Nell'ambito del tavolo, le Parti si confrontano sull'interpretazione e sull'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali e all'esame dei Piani di cui agli articoli 14 e 15, nonché al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all'applicazione delle penali e delle riduzioni/mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale, agli adempimenti relativi al riequilibrio economico-finanziario del Contratto, nonché alla verifica sullo stato di attuazione del programma di investimenti, di cui al precedente articolo 15 del Contratto.

3. Il tavolo è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di FDG.

#### **Art. 20**

##### **(Trasparenza e Riservatezza)**

1. Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, le Parti pubblicano sui rispettivi siti le informazioni e i documenti di cui alla Delibera ART 16/2018 secondo le tempistiche ivi previste.
2. Contestualmente alla loro pubblicazione, i documenti, i dati e le informazioni, di cui al comma 1 del presente articolo sono trasmessi da ciascuna delle Parti all'ART in formato aperto/editabile.
3. Fatta salva ogni diversa previsione normativa, le Parti si impegnano a mantenere la riservatezza delle informazioni acquisite in base al presente Atto e ad utilizzarle esclusivamente per la gestione dello stesso.

#### **Art. 21**

##### **(Clausola Fiscale)**

1. La presente scrittura privata non autenticata, sottoscritta digitalmente, è esente da registrazione fino al caso d'uso, ai sensi dell'articolo 5 del DPR 26 aprile 1986 n. 131.
2. Il presente Contratto, sarà registrato in caso d'uso, secondo la disciplina applicabile.
3. L'imposta di bollo relativa alla stipula ed alla registrazione del presente Contratto è a carico di FDG ed, ai sensi del DPR n. 642/72, è assolta a mezzo versamento con mod. F24 (cod tributo: [-]), effettuato in data [-] per € [-].

#### **Art. 22**

##### **(Risoluzione e cessione del Contratto)**

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle Parti agli impegni assunti nel Contratto, che si rivelino tali da pregiudicarne in modo rilevante la prosecuzione, l'altra Parte potrà comunicare la propria intenzione di risolvere il Contratto per inadempimento, assegnando alla Parte inadempiente un termine per porvi rimedio. Decorso inutilmente tale termine, il Contratto sarà dichiarato risolto. In ogni caso di cessazione anticipata degli effetti del presente Contratto, ciascuna Parte si impegna a corrispondere all'altra gli importi economici eventualmente necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, incluso il profitto ragionevole (ai sensi del Reg. 1370), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 9, comma 12. Il versamento dalla Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche che saranno definite, e, comunque, entro, e non oltre, 6 (sei) mesi dalla risoluzione.
2. In particolare la Regione, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti inadempimenti:

- a. abbandono o sospensione ingiustificato del servizio;
  - b. ingiustificate e gravi, reiterate o permanenti irregolarità nell'esercizio che ne compromettano la regolarità o la sicurezza;
  - c. grave violazione delle prescrizioni dettate dagli Enti competenti nell'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio;
  - d. superamento della soglia per le penali secondo quanto definito dall'ART nella Delibera 16/2018, Misura 4, punto 7, prima dell'abbattimento di cui al comma 3 del l'Articolo 18 del Contratto;
  - e. mancata ottemperanza a norme imperative di legge o regolamentari ed in particolare nel caso di sostituzione, anche parziale, di terzi nella gestione del servizio, ove questa non sia autorizzata dalla Regione;
  - f. qualora FDG sia sottoposta a procedura di fallimento, oppure ad altra procedura concorsuale di liquidazione;
  - g. qualora FDG perda i requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente in materia di rilascio della licenza ferroviaria;
  - h. La Regione risolve il Contratto nei seguenti casi:
    - qualora, nei confronti di FDG sia intervenuta la decadenza dei requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente, per aver prodotto falsa documentazione o dichiarazioni mendaci;
    - qualora, nei confronti di FDG sia intervenuto un provvedimento definitivo che dispone l'applicazione di una o più misure di prevenzione di cui al codice delle leggi antimafia e delle relative misure di prevenzione, ovvero sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i reati di cui all'articolo 80 del D. Lgs. n. 50/2016 e ss. mm. ed ii.
  - i. inadempimento, da parte di FDG, delle obbligazioni previste all'art. 28;
3. In particolare FDG, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti inadempimenti:
- a. nel caso di tardivo pagamento di tre rate trimestrali consecutive rispetto ai termini di cui al precedente articolo 7;
  - b. nel caso in cui la Regione non assicuri a FDG il corrispettivo annuo minimo garantito di cui al precedente articolo 10, comma 3;
4. A seguito della risoluzione conseguente all'inutile decorrenza del termine fissato ai sensi del comma 1 del presente articolo, FDG è tenuta comunque al proseguimento del servizio alle medesime condizioni di cui al presente Contratto per i primi 12 (dodici) mesi successivi alla sopra richiamata decorrenza. Decorso il predetto periodo, le Parti concorderanno le condizioni tecniche, economiche e finanziarie del successivo periodo di continuità del servizio che non potrà comunque superare il limite temporale previsto dalla norma applicabile.

5. È vietata, a pena di nullità, la cessione del Contratto. Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico - organizzativo ed economico-finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti casi:
- a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione societaria di Ferrovie del Gargano s.r.l.;
  - b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Amministrazione regionale.

#### **Art. 23**

##### **(Cessazione del Contratto in caso di sopravvenuti provvedimenti di natura giurisdizionale)**

1. In tutti i casi, diversi da quelli di cui all'art. 22, in cui sopravvenga la cessazione degli effetti del Contratto per cause legate a provvedimenti di natura giurisdizionale, le somme eventualmente necessarie a garantire l'equilibrio economico - finanziario del Contratto per la frazione di vigenza dello stesso, saranno versate dalla Parte debitrice secondo le tempistiche concordate in un Piano di Rientro della durata massima di 5 (cinque) anni, da redigersi entro 1 (uno) anno dalla cessazione del Contratto stesso.
2. Le Parti concordano che nel caso in cui si verifichi la condizione di cui sopra il presente Contratto rimarrà comunque in vigore fino alla conclusione della nuova procedura per l'affidamento del servizio ed al relativo avvio del servizio, ferma restando la rimodulazione del PEF.

#### **Art. 24**

##### **(Recesso)**

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

#### **Art. 25**

##### **(Controversie tra le Parti)**

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto, che non hanno trovato composizione nell'ambito del Tavolo Tecnico di Gestione del Contratto, devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti.
2. Non è ammessa la competenza arbitrale.
3. Tutte le controversie, comunque, derivanti dal presente Atto saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Bari.
4. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

#### **Art. 26**

##### **(Cessione dei crediti e debiti)**

1. I crediti e i debiti derivanti dal presente Contratto possono formare oggetto di cessione o di delegazione o di mandato all'incasso o di qualsiasi atto di disposizione ("Cessione") a favore di intermediari bancari e finanziari autorizzati e vigilati dalla Banca d'Italia.
2. Entro 20 (venti) giorni dal ricevimento della notifica della Cessione, l'altra Parte può opporre diniego espressamente motivato.
3. In ogni caso, la Parte può opporre al cessionario tutte le eccezioni opponibili al cedente in base al Contratto con questo stipulato.

#### **Art. 27**

##### **(Dichiarazioni ed obblighi)**

1. Le Parti espressamente ed irrevocabilmente:
  - dichiarano che non vi è stata mediazione, od altra opera di terzi, per la conclusione del presente Contratto;
  - dichiarano di non aver corrisposto, né promesso di corrispondere ad alcuno direttamente, o attraverso società collegate o controllate, somme e/o altri corrispettivi a titolo di intermediazione, o simili, e, comunque, volte a facilitare la conclusione del Contratto;
  - si obbligano a non versare ad alcuno, a nessun titolo, somme finalizzate a facilitare e/o rendere meno onerosa l'esecuzione e/o la gestione del presente Atto, rispetto agli obblighi assunti, né a compiere azioni, comunque, volte agli stessi fini.
2. Nel caso in cui risultasse non conforme al vero anche una sola delle dichiarazioni rese, ai sensi del comma precedente del presente articolo, ovvero le Parti non rispettassero gli impegni e gli obblighi assunti per tutta la durata del presente Atto, lo stesso si intenderà automaticamente risolto, ai sensi e per gli effetti, dell'art. 1456 c.c., per fatto e colpa riconducibile alla Parte inadempiente che sarà conseguentemente tenuta al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione.

#### **Art. 28**

##### **(Garanzia fidejussoria)**

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

#### **Art. 29**

##### **(Codice etico e Disciplinare)**

1. Le Parti si impegnano a rispettare i principi contenuti nei rispettivi Codici Etici/Disciplinari. Detti Codici, seppur non allegati al presente Atto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.



2. In caso di violazione da parte di FDG del proprio Codice Etico e/o da parte della Regione delle seguenti norme: L. 6 novembre 2012, n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella Pubblica Amministrazione", DPR 16 aprile 2013, n. 62 "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici", entrambe le Parti avranno il diritto di risolvere il presente Atto, ai sensi e per gli effetti, dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

#### **Art. 30**

##### **(Tracciabilità dei flussi finanziari)**

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

#### **Art. 31**

##### **(Tutela dei dati personali)**

1. Ai sensi del D. Lgs. n. 196/2003, e successive modifiche ed integrazioni, in considerazione del Regolamento UE n. 2016/679, si riporta quanto segue.
2. Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all'esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali acquisiti nella fase di gestione per le finalità amministrative e/o contabili e per la corretta esecuzione di tutto quanto previsto, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D. Lgs. n. 196/2003, così come modificato dal D. Lgs. n. 101/2018 e s.m. e i., in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.
3. Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di affidamento ed esecuzione del presente Contratto (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).
4. I dati personali raccolti nell'ambito della fase di esecuzione del presente Contratto rientrano nelle categorie dei "Dati Comuni" acquisiti direttamente dalle Parti contraenti o dai dipendenti dei contraenti: dati anagrafici, dati di contatto.
5. I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.
6. Per la Regione Puglia il titolare del Trattamento dei Dati è "Regione Puglia" Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI, rappresentata dal Presidente, rappresentante designato al trattamento

per conto del Titolare è il Dirigente pro-tempore della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità, ing. Carmela Iadaresta, contattabile all'indirizzo mail: c.iadaresta@regione.puglia.it, con sede legale in Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI. Per la Regione Puglia il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è la dott.ssa Rossella Caccavo contattabile all'indirizzo mail: rpd@regione.puglia.it.

7. Per FDG, il Titolare del Trattamento è Ferrovie del Gargano s.r.l., con sede legale e amministrativa in Bari, via Zuppetta, 7/d. Per FDG il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è l'avv. Luigi Pirro (responsabile.protezione.dati@fergargano.it), contattabile all'indirizzo e-mail: titolare.trattamento.dati@fergargano.it;
8. I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di che trattasi. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.
9. Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiaro, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

#### **Art. 32**

##### **(Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)**

1. La Regione è tenuta al rispetto della normativa di settore riguardante le pubbliche amministrazioni in materia di sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici, ed in particolare della Circolare Agenzia per l'Italia Digitale del 17 marzo 2017 n. 1/2017 e eventuali s.m.i. contenente le "*Misure minime di sicurezza ICT per le pubbliche amministrazioni*" (G.U. Serie Generale n. 79 del 04/04/2017) e dà atto di avere proceduto alla implementazione delle misure ivi previste.
2. FDG si impegna a individuare e rispettare misure equivalenti, idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.
3. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, le Parti si obbligano a segnalare con la massima tempestività all'altra Parte di aver subito un eventuale attacco informatico. Resta inteso che in caso di inadempimento parziale o integrale la Parte interessata avrà facoltà di risolvere il presente Atto ai sensi dell'art. 1456 c.c. e, indipendentemente dall'esercizio di tale facoltà, il diritto all'integrale risarcimento dei danni subiti in conseguenza dell'inadempimento.

**Articolo 33****(Disposizioni finali)**

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

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Puglia \_\_\_\_\_

Per Ferrovie del Gargano s.r.l. \_\_\_\_\_

Allegati al presente Atto:

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

ALLEGATO 1

Programma di esercizio																
denominazione treno	origine (fermata partenza)	destinazione (fermata arrivo)	ora partenza	ora arrivo	lunghezza azione (km)	tempo percorrenza (min)	velocità commerciale (km/h)	num di fermate intermedie	tipo materiale	num vetture comp minina	posti offerti a sedere	posti offerti km/offeri	gg circolazione	Trn (km/ann)	periodicità	servizio sostitutivo
408	FOGGIA	LUCERA	0630	0448	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
409	FOGGIA	LUCERA	0530	0548	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
410	FOGGIA	LUCERA	0620	0620	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
411	FOGGIA	LUCERA	0630	0650	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
412	FOGGIA	LUCERA	0720	0720	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
413	FOGGIA	LUCERA	0730	0750	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
414	FOGGIA	LUCERA	0820	0820	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
415	FOGGIA	LUCERA	0830	0850	19,36	020	61 km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
416	FOGGIA	LUCERA	0930	0948	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
417	FOGGIA	LUCERA	1030	1050	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
418	FOGGIA	LUCERA	1100	1120	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
419	FOGGIA	LUCERA	1130	1150	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
420	FOGGIA	LUCERA	1200	1220	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
421	FOGGIA	LUCERA	1230	1250	19,36	020	61 km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
422	FOGGIA	LUCERA	1300	1320	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
423	FOGGIA	LUCERA	1330	1350	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
424	FOGGIA	LUCERA	1400	1420	19,36	020	61 km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
425	FOGGIA	LUCERA	1430	1450	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
426	FOGGIA	LUCERA	1500	1520	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
427	FOGGIA	LUCERA	1530	1550	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
428	FOGGIA	LUCERA	1600	1620	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
429	FOGGIA	LUCERA	1700	1720	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
430	FOGGIA	LUCERA	1730	1750	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
431	FOGGIA	LUCERA	1800	1820	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
432	FOGGIA	LUCERA	1830	1850	19,36	020	61 km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
433	FOGGIA	LUCERA	1900	1920	19,36	020	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
434	FOGGIA	LUCERA	2030	2050	19,36	020	61 km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
435	FOGGIA	LUCERA	2130	2148	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
436	FOGGIA	LUCERA	2230	2248	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
437	LUCERA	FOGGIA	0500	0518	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
438	LUCERA	FOGGIA	0600	0618	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
439	LUCERA	FOGGIA	0630	0648	19,36	018	61 km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
440	LUCERA	FOGGIA	0700	0718	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
441	LUCERA	FOGGIA	0730	0748	19,36	018	61 km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
442	LUCERA	FOGGIA	0800	0818	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
443	LUCERA	FOGGIA	0830	0848	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
444	LUCERA	FOGGIA	0900	0918	19,36	018	61 km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
445	LUCERA	FOGGIA	1000	1018	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	1'130624	304	7'066,40	circola sempre	
446	LUCERA	FOGGIA	1100	1118	19,36	018	61 km/h	1	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	
447	LUCERA	FOGGIA	1130	1148	19,36	018	61 km/h	2	ETR 330-VS 160 C P 145	0	160	941970	304	5'885,44	circola sempre; soppresso festivi	

Programma di Esercizi

denominazio no treno	origine (fermata partenza)	destinazione (fermata Arrivo)	ora partenza	ora arrivo	lunghezza_rin azione (min)	tempo precorrenza (minuti)	velocità commerciale	num di fermate intermedie	tipo materiale	num vetture comp (minima)	posti offerti a sereno	posti arrondati	capacità circolazione min	Tram/min o	periodicità	servizio sollevato
423 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	12:00	12:18	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	941/970	304	5985.44	ciclo sempre o soppresso festivi	
425 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	12:30	12:48	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1136/624	365	7066.40	ciclo sempre	
427 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	13:00	13:18	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	941/970	304	5985.44	ciclo sempre o soppresso festivi	
429 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	13:30	13:48	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1136/624	365	7066.40	ciclo sempre	
431 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	14:00	14:18	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	941/970	304	5985.44	ciclo sempre o soppresso festivi	
433 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	14:30	14:48	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1136/624	365	7066.40	ciclo sempre	
435 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	15:00	15:18	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	941/970	304	5985.44	ciclo sempre o soppresso festivi	
437 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	15:30	15:48	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1136/624	365	7066.40	ciclo sempre	
439 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	16:00	16:18	19.36	0:18	61 km/h	2	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	941/970	304	5985.44	ciclo sempre o soppresso festivi	
441 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	16:30	16:48	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1136/624	365	7066.40	ciclo sempre	
443 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	17:00	17:18	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	941/970	304	5985.44	ciclo sempre o soppresso festivi	
445 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	18:00	18:18	19.36	0:18	61 km/h	2	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1136/624	365	7066.40	ciclo sempre	
447 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	18:30	18:48	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	941/970	304	5985.44	ciclo sempre o soppresso festivi	
449 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	19:00	19:18	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1136/624	365	7066.40	ciclo sempre	
451 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	19:30	19:48	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	941/970	304	5985.44	ciclo sempre o soppresso festivi	
453 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	20:00	20:18	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1136/624	365	7066.40	ciclo sempre	
455 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	21:00	21:18	19.36	0:18	61 km/h	2	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	941/970	304	5985.44	ciclo sempre o soppresso festivi	
457 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	22:00	22:18	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1136/624	365	7066.40	ciclo sempre	
459 LUCERA	FOGGIA	FOGGIA	23:00	23:18	19.36	0:18	61 km/h	1	ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	941/970	304	5985.44	ciclo sempre o soppresso festivi	
23600 FOGGIA	PESCHICI CALLENELLA	PESCHICI CALLENELLA	08:18	08:34	102.50	2:16	58 km/h	9	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	3706/600	226	23106.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23602 FOGGIA	APRILENA CITTA	APRILENA CITTA	08:42	07:18	40.50	0:36	58 km/h	2	(152)-Ale 80 (1M)-V5 110 B P 70	0	70	535/815	189	7654.50	ciclo dal 12/12/2021 al 10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23604 FOGGIA	SANCANDRO GANGANICO	SANCANDRO GANGANICO	07:19	08:00	54.00	0:41	58 km/h	3	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1952/640	226	127204.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23606 FOGGIA	APRILENA CITTA	APRILENA CITTA	07:46	08:19	40.50	0:33	58 km/h	2	(152)-Ale 80 (1M)-V5 110 B P 70	0	70	535/815	189	7654.50	ciclo dal 12/12/2021 al 10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23608 FOGGIA	RODI G.CO	RODI G.CO	08:20	10:00	94.00	1:40	58 km/h	7	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	3399/640	226	217241.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23610 FOGGIA	APRILENA CITTA	APRILENA CITTA	08:46	09:24	40.50	0:38	58 km/h	2	(152)-Ale 80 (1M)-V5 110 B P 70	0	70	535/815	189	7654.50	ciclo dal 12/12/2021 al 10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23612 FOGGIA	SANCANDRO GANGANICO	SANCANDRO GANGANICO	11:25	12:11	54.00	0:46	58 km/h	3	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1952/640	226	127204.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23614 FOGGIA	APRILENA CITTA	APRILENA CITTA	11:55	12:29	40.50	0:34	58 km/h	2	(152)-Ale 80 (1M)-V5 110 B P 70	0	70	535/815	189	7654.50	ciclo dal 12/12/2021 al 10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23616 FOGGIA	APRILENA CITTA	APRILENA CITTA	12:20	12:54	40.50	0:34	58 km/h	2	(152)-Ale 80 (1M)-V5 110 B P 70	0	70	535/815	189	7654.50	ciclo dal 12/12/2021 al 10/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23618 FOGGIA	SANCANDRO GANGANICO	SANCANDRO GANGANICO	13:20	14:02	54.00	0:42	58 km/h	3	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1952/640	226	127204.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23620 FOGGIA	CARPINO	CARPINO	14:14	15:27	81.00	1:13	58 km/h	5	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	2928/660	226	183306.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23622 FOGGIA	PESCHICI CALLENELLA	PESCHICI CALLENELLA	14:24	17:31	102.50	2:08	58 km/h	9	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	3706/600	226	23106.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23624 FOGGIA	SANCANDRO GANGANICO	SANCANDRO GANGANICO	16:32	17:13	54.00	0:41	58 km/h	3	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1632/660	189	107206.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23626 FOGGIA	GAGLIANO VIVIANO	GAGLIANO VIVIANO	17:20	18:17	74.00	0:57	58 km/h	4	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	2675/640	226	167241.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23628 FOGGIA	SANCANDRO GANGANICO	SANCANDRO GANGANICO	18:36	19:21	54.00	0:45	58 km/h	3	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1952/640	226	127204.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23630 FOGGIA	RODI G.CO	RODI G.CO	19:45	21:27	94.00	1:42	58 km/h	7	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	3399/640	226	217241.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23632 FOGGIA	SANCANDRO GANGANICO	SANCANDRO GANGANICO	20:36	21:19	54.00	0:43	58 km/h	3	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1952/640	226	127204.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23634 SANCANDRO GANGANICO	FOGGIA	FOGGIA	05:05	05:55	54.00	0:50	58 km/h	3	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1952/640	226	127204.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23636 SANCANDRO GANGANICO	FOGGIA	FOGGIA	06:06	06:55	54.00	0:49	58 km/h	3	(22)-ETR 330-V5 160 CP 145	0	0	1952/640	226	127204.00	ciclo dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	

376748

Programma di Esercizio

denominazione in breve	origine (fermata Partenza)	destinazione (fermata Arrivo)	Or partenza	Or arrivo	lunghezza_rte (in km)	tempo precorrenza (in minuti)	Velocità Commerciale	num di fermate intermedie	num di materiale	num vetture Comp minima	posti offerti a sereno	posti offerti a non sereni	capacità circolazione linea	Tem/min minimo	periodicità	servizio pubblico
23600	CAGLIANO VAREMO	FOGGIA	06:32	07:24	74,00	0:52	58 km/h	3	(152)-Ala 80 (1M)VS 110 B P 70	0	70	979/020	189	13.986,00	cerchi dal 12/12/2021 al 10/10/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23607	RODI GARGANICO	FOGGIA	06:03	07:51	94,00	1:48	58 km/h	7	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	70	3.989/640	226	21.724,00	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23609	APRILENA CITTÀ	FOGGIA	07:48	08:25	40,50	0:37	58 km/h	2	(152)-Ala 80 (1M)VS 110 B P 70	0	70	539/815	189	7.654,50	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23611	S. NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	08:09	08:51	54,00	0:42	58 km/h	3	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.952/640	226	12.294,00	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23613	APRILENA CITTÀ	FOGGIA	08:51	09:26	40,50	0:35	58 km/h	2	(152)-Ala 80 (1M)VS 110 B P 70	0	70	539/815	189	7.654,50	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23615	APRILENA CITTÀ	FOGGIA	11:08	11:46	40,50	0:38	58 km/h	2	(152)-Ala 80 (1M)VS 110 B P 70	0	70	539/815	189	7.654,50	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23617	RODI GARGANICO	FOGGIA	10:42	12:24	94,00	1:42	58 km/h	7	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	3.989/640	226	21.724,00	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23619	S. NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	11:28	13:31	54,00	0:43	58 km/h	3	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.952/640	226	12.294,00	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23621	APRILENA CITTÀ	FOGGIA	13:58	14:35	40,50	0:37	58 km/h	2	(152)-Ala 80 (1M)VS 110 B P 70	0	70	539/815	189	7.654,50	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23623	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	12:58	15:15	102,50	2:17	58 km/h	9	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	3.706/600	226	23.126,00	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23625	S. NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	13:02	15:43	54,00	0:41	58 km/h	3	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.952/640	226	12.294,00	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23627	CARPINO	FOGGIA	15:37	16:51	81,00	1:14	58 km/h	5	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	2.938/660	226	18.306,00	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23629	S. NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	17:29	18:13	54,00	0:44	58 km/h	3	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.632/660	189	10.206,00	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso SA e FES	
23631	CAGLIANO VAREMO	FOGGIA	18:53	19:34	74,00	1:01	58 km/h	4	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	2.975/660	226	16.724,00	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23633	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	18:09	20:26	102,50	2:17	58 km/h	9	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	3.706/600	226	23.126,00	cerchi dal 12/12/2021 al 11/6/2022 e dal 12/9 al 10/12/2022; soppresso FES	
23634	S. SEVERO	S. NICANDRO GARGANICO	06:25	06:49	25,50	0:24	58 km/h	2	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	3.712/800	91	2.320,50	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23636	FOGGIA	RODI GARGANICO	07:00	08:44	94,00	1:44	58 km/h	7	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.368/640	91	9.554,00	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23638	FOGGIA	PESCHICI CALENELLA	08:15	10:18	102,50	2:03	58 km/h	9	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.492/600	91	9.327,50	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23640	FOGGIA	PESCHICI CALENELLA	09:05	11:14	102,50	2:09	58 km/h	9	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.492/600	91	9.327,50	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23642	FOGGIA	PESCHICI CALENELLA	13:02	15:17	102,50	2:15	58 km/h	9	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.492/600	91	9.327,50	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23644	FOGGIA	RODI GARGANICO	14:14	15:57	94,00	1:43	58 km/h	7	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.368/640	91	9.554,00	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23646	FOGGIA	S. NICANDRO GARGANICO	15:23	16:04	54,00	0:41	58 km/h	3	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	665/200	77	4.156,00	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022; soppresso FES	
23648	FOGGIA	PESCHICI CALENELLA	17:02	19:21	102,50	2:19	58 km/h	9	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.492/600	91	9.327,50	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23650	FOGGIA	S. NICANDRO GARGANICO	18:36	19:23	54,00	0:47	58 km/h	3	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	786/240	91	4.914,00	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23652	S. NICANDRO GARGANICO	PESCHICI CALENELLA	19:27	20:59	48,50	1:32	58 km/h	9	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	359/960	46	2.231,00	cerchi dal 17/7 al 31/8/2022	
23654	FOGGIA	RODI GARGANICO	19:42	21:25	94,00	1:43	58 km/h	7	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.368/640	91	9.554,00	cerchi dal 17/7 al 31/8/2022	
23656	RODI GARGANICO	PESCHICI CALENELLA	21:27	21:53	8,50	0:26	58 km/h	9	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	67/560	46	391,00	cerchi dal 17/7 al 31/8/2022	
23658	FOGGIA	RODI GARGANICO	20:28	22:10	94,00	1:42	58 km/h	7	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	691/840	46	4.324,00	cerchi dal 17/7 al 31/8/2022	
23660	FOGGIA	S. SEVERO	22:10	22:28	26,50	0:18	58 km/h	1	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	414/960	91	2.935,50	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23662	RODI GARGANICO	PESCHICI CALENELLA	22:59	23:41	13,00	0:42	58 km/h	3	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	97/680	46	598,00	cerchi dal 17/7 al 31/8/2022	
23664	RODI GARGANICO	FOGGIA	23:54	02:04	102,50	2:10	58 km/h	9	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	754/480	46	4.715,00	cerchi dal 17/7 al 31/8/2022	
23666	FOGGIA	S. SEVERO	09:44	02:34	74,00	1:50	58 km/h	8	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	544/640	46	3.904,00	cerchi dal 17/7 al 31/8/2022	
23668	S. NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	05:54	06:36	54,00	0:42	58 km/h	3	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	786/240	91	4.914,00	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23670	RODI GARGANICO	FOGGIA	09:57	07:35	94,00	1:38	58 km/h	7	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.368/640	91	9.554,00	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23672	PESCHICI CALENELLA	RODI GARGANICO	05:30	05:55	8,50	0:25	58 km/h	2	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	67/560	46	391,00	cerchi dal 17/7 al 31/8/2022	
23674	S. NICANDRO GARGANICO	FOGGIA	07:58	08:42	54,00	0:44	58 km/h	3	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	786/240	91	4.914,00	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23676	RODI GARGANICO	FOGGIA	09:15	11:21	94,00	2:06	58 km/h	7	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.368/640	91	9.554,00	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	
23678	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	11:44	13:57	102,50	2:13	58 km/h	9	(22)-FTR 330-VS 160 CP 145	0	160	1.492/600	91	9.327,50	cerchi dal 13/06 al 11/09/2022	

Programma di Esercizi

denominazio- ne treno	origine (fermata partenza)	destinazione (fermata arrivo)	ora partenza	ora arrivo	lunghezza (in minuti)	tempo predecessore (minuti)	velocità commerciale	num di fermate intermedie	tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sereno	posti non offerti	OR circolazione (min)	Tram/mi/min o	periodicità	servizio ordinario
23645	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	13:03	15:15	102:50	2:12	58 km/h	9	[22]-ETR 330-V5 160 CP 145	0	160	1.492.400	91	9327,50	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23647	SINGANORO GARGANICO	FOGGIA	16:12	16:53	54:00	0:41	58 km/h	3	[22]-ETR 330-V5 160 CP 145	0	160	662.200	77	4158,00	circola dal 13/06 all'11/09/2022, soppresso PES	
23649	RODI GARGANICO	FOGGIA	16:22	18:05	94:00	1:43	58 km/h	7	[22]-ETR 330-V5 160 CP 145	0	160	1.386.640	91	8554,00	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23651	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	17:06	19:16	102:50	2:10	58 km/h	9	[22]-ETR 330-V5 160 CP 145	0	160	1.492.400	91	9327,50	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23653	PESCHICI CALENELLA	FOGGIA	19:32	21:58	102:50	2:26	58 km/h	9	[22]-ETR 330-V5 160 CP 145	0	160	1.492.400	91	9327,50	circola dal 13/06 all'11/09/2022	
23659	RODI GARGANICO	ISCHITELLA	22:35	22:50	5:00	0:15	58 km/h	1	[22]-ETR 330-V5 160 CP 145	0	160	36.800	46	250,00	circola dal 17/7 al 31/8/2022	643235



## ALLEGATO 2

**Servizi Connessi – Rete di vendita diretta e biglietterie no full self service**

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

- a) le biglietterie di stazione;
- b) le emettitrici self-service;
- c) i rivenditori privati autorizzati;
- d) il sito [www.ferroviedelgargano.com](http://www.ferroviedelgargano.com);
- e) Il sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com) (in vendita combinata);
- f) App (gratuita) Trenitalia, (in vendita combinata).

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

**1. Biglietterie**

L'elenco delle biglietterie attive, oggetto del presente Contratto, alla data di sottoscrizione, è riportato nelle seguenti tabelle:

STAZIONE FERROVIARIA	n. sportelli	Self service carta di credito	APERTURA AL PUBBLICO
FOGGIA	===	===	
LUCERA	1	===	lunedì - sabato non festivi 06.20-20.30; domenica 07.00-13.10
SAN SEVERO	===	===	
APRICENA CITTÀ	1	===	lunedì - sabato non festivi 07.10-13.50; 14.40-21.00
SAN NICANDRO G.CO	1	===	lunedì - sabato non festivi 06.50-20.00
CAGNANO VARANO	===	1	in attivazione entro giugno 2022
CARPINO	===	1	in attivazione entro giugno 2022
ISCHITELLA	===	1	in attivazione entro giugno 2022
RODI G.CO	1	===	dall'1 luglio al 16 luglio 08.10-13.50 e 14.20-20.00. Dal 17 luglio al 31 agosto 08.30-01.20
VICO – SAN MENAIO	1	===	dall'1 luglio al 16 luglio 08.10-13.50 e 14.20-20.00. Dal 17 luglio al 31 agosto 08.30-01.20
PESCHICI CALENELLA	1	===	dall'1 luglio al 16 luglio 08.10-13.50 e 14.20-20.00. Dal 17 luglio al 31 agosto 08.30-01.20

Località	Rivendita convenzionata	Indirizzo	ORARI DI APERTURA/CHIUSURA
ALBERONA	TABACCHI SCRIMA	Via Strada Lucera, 58	7:30 - 13:00; 16:00 - 20:30 - CHIUSO IL MERCOLEDÌ
APRICEA	CENTRO GIOCHI BEVERE	Via Piave, 2	LUN/SAB 6:00 - 13:00; 15:00 - 20:30 DOM/FESTIVI 6:00 - 12:30
APRICEA	LABOMBARDA MASSIMO	Corso Gen. Torelli, 75	7:30 - 13:15; 15:00 - 20:30 - CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
BICCARI	EDICOLA PIU'	Piazza Umberto I, 12	8:30 - 13:00; 17:30 - 20:30 - CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
BICCARI	TABACCHI POINT SERVICE	Via Roma, 61	8:00 - 13:00; 16:30 - 20:30 - CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
CAGNANO VARANO	LO SCRIGNO	Via Frosinone, 12	7:00 - 13:00; 18:00 - 21:00 - CHIUSO LA DOMENICA
CAGNANO VARANO	TABACCHI COLUMPSI	Corso Giannone, 110	7:00 - 13:00; 16:00 - 20:30 - CHIUSO LA DOMENICA
CAGNANO VARANO	TABACCHERIA RADOIA	Via Nino Bixio 3/b	6:30 - 13:00; 16:30 - 21:00 - CHIUSO LA DOMENICA
CARPINO	COIFFEUR PINO	Corso Vittorio Emanuele, 5	7:00 - 13:00; 15:00 - 21:00 - CHIUSO LUNEDÌ E DOMENICA
CARPINO	TABACCHI DRAICCHIO	Via Matteotti, 66	8:00 - 13:00; 16:00 - 21:00 - CHIUSO LA DOMENICA
CASALNUOVO MONTEROTARO	TABACCHI SALERNO	Viale XXIV Maggio, 27	LUN/SAB 8:00 - 13:00; 16:00 - 21:00 - DOM 9:15 - 13:00; 16:00 - 21:00
CASALNUOVO MONTEROTARO	CARTOLIBRERIA GOLIA	Piazza Municipio, 8	8:00 - 13:00; 17:00 - 20:30 - CHIUSO IL GIOVEDÌ POMERIGGIO
CASALVECCIO DI PUGLIA	MALASPINA GIUSEPPINA	Via F.lli Bandiera, 46	6:30 - 13:30; 17:00 - 21:00 - CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
CASALVECCIO DI PUGLIA	TABACCHI IACOVELLI	Corso Standerberg, 17	LUN/SAB 7:00 - 13:00; 15:00 - 20:00; DOM 10:00 - 12:00; 17:00 - 20:00
CASTELLUCCIO VALMAGGIORE	BAR MIRO'	Via Santa Maria, 28	LUN/SAB 6:00 - 13:30; 15:00 - 21:00; DOM 8:00 - 13:30; 16:00 - 21:00
CASTELNUOVO DELLA DAUNIA	TABACCHI SIMONE	Piazza Plebiscito, 14	7:30 - 13:00; 16:30 - 20:30 - CHIUSO LA DOMENICA
CASTELNUOVO DELLA DAUNIA	TABACCHI CAPONE	Via Roma, 46	7:30 - 13:00; 16:30 - 21:00 - CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
FAETO	EMPORIO MASTRI	Via Umberto I	8:00 - 13:30; 16:00 - 20:30 - CHIUSO LA DOMENICA
FOGGIA	EDICOLA RICAGNI	Atrio Stazione FF.SS.	6:00 - 19:30 - CHIUSO LA DOMENICA
FOGGIA	KIWI BAR	Viale XXIV Maggio, 81	4:00 - 22:00
FOGGIA	TABACCHI PAPARESTA	Interno Stazione FS - 1° binario	7:14 - 14:00; 16:00 - 20:00 - CHIUSO LA DOMENICA
ISCHITELLA	TABACCHI DI LELLA	Via Falco, 3	7:00 - 13:30; 16:30 - 21:30 - CHIUSO LA DOMENICA
ISCHITELLA	BAR YL-FRA	Via Umberto I, 7	6:00 - 24:00
ISCHITELLA	EDICOLE di IACOVIDONE	Via Nazario Sauro, 11	7:00 - 13:00; 16:30 - 20:30 - CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
LUCERA	CRYSTAL CAFÈ	Via Montello, 13/B	5:45 - 22:30 - CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
LUCERA	EDICOLA IANNOTTI	Corso Manfredi, 11	7:00 - 13:00; 16:00 - 20:00 - CHIUSO LA DOMENICA
LUCERA	TABACCHI CAPOBIANCO	Piazza Gaetano Pitta 75/77	08:00 - 13:30; 16:00 - 21:00 - CHIUSO LA DOMENICA
MONTE SANT'ANGELO	AG. VIAGGI SERVICE DAUNE	Corso Vittorio Emanuele, 61	LUN/VEN 9:00 - 13:00; 16:30 - 20:00 - SAB 9:00 - 13:00 - CHIUSO LA DOMENICA
PESCHICI	AG. VIAGGI "AGRIFOGLIO TOUR"	Piazza Sant'Antonio, 3	9:30 - 12:30; 17:30 - 20:30 - CHIUSO IL SABATO E LA DOMENICA (periodo invernale)

Località	Rivendita convenzionata	Indirizzo	ORARI DI APERTURA/CHIUSURA
PESCHICI	TABACCHI OSELIN	Corso Garibaldi, 30	8:00 - 13:00; 16:30 - 23:00 – CHIUSO LA DOMENICA
PIETRAMONTECORVINO	BAR F.LLI ANTONIACCI	Via Boccamazzo, 16	5:30 - 13:30; 15:15 - 23:30 – CHIUSO IL MERCOLEDÌ
PIETRAMONTECORVINO	PASTICCERIA MARSAVÉ	Piazza Martiri del terrorismo, 16	6:30 - 13:15; 16:30 - 21:00 – CHIUSO IL MARTEDÌ
RODI GARGANICO	SERVICE DAUNE	Corso Madonna della Libera, 47	7:00 - 12:40; 15:00 - 20:40 – CHIUSO LA DOMENICA
RODI GARGANICO	TABACCHI GARGANO	Via C. Grossi, 5	6:30 - 13:00; 16:00 - 21:30 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
ROSETO VALFORTORE	EMPORIO DI FRANCO	Via Roma, 19	6:30 - 13:30 - 15:30 - 21:30 – CHIUSO LA DOMENICA
ROSETO VALFORTORE	TABACCHI MONACO	Piazza Umberto I, 35	5:30 - 13:00; 15:00 - 22:00
SAN NICANDRO GARGANICO	TABACCHI FULGARO RITA	Via Roma, 83/85	5:30 - 13:30; 15:00 - 21:00 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
SAN NICANDRO GARGANICO	TABACCHI DE BATTISTA	Viale Vittorio Veneto, 51	7:00 - 13:00; 16:00 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA
SAN NICANDRO GARGANICO	EDICOLA LUCIANO	Corso Umberto I, 19	6:30 - 13:00; 16:30 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA ALTERNATA
SAN SEVERO	AG. TRAVEL WAY	Corso Garibaldi, 91	10:00 - 12:00; 17:00 - 19:00 – CHIUSO IL SABATO E LA DOMENICA
SAN SEVERO	AG. VIAGGI LEONETTI	Viale Matteotti, 42/B	LUN/VEN 9:00 - 13:00; 17:00 - 20:00; SABATO 9:00 - 13:00 – CHIUSO LA DOMENICA
SAN SEVERO	BAR CONTE	Viale Matteotti, 141	LUN/SAB 5:00 - 22:00 - DOM 6:30 - 13:30
SAN SEVERO	BAR VENEZIA	Viale Matteotti, 135	8:30 - 13:30; 16:30 - 20:30 – CHIUSO IL LUNEDÌ MATTINA E LA DOMENICA (estate)
SAN SEVERO	EDICOLA SELVAGGI	Atrio Stazione FS	5:00 - 13:30; 18:00 - 21:00 – CHIUSO LA DOMENICA POMERIGGIO
TORREMGGIORE	BAR TROPICAL	Via Sacco e Vanzetti, 24	7:30 - 13:00; 15:30 - 23:00 – CHIUSO IL MERCOLEDÌ
VICO DEL GARGANO	AG. VIAGGI ILEA TOURS	Corso Madonna del Carmine, 5	INVERNO LUN/VEN 17:00 - 19:30 - DAL 13/07 10:00 - 12:30; 17:00 - 20:00 – CHIUSO LA DOMENICA
VICO DEL GARGANO	BAR PIZZICATO	Via Risorgimento, 14	6:00 - 24:00
VICO DEL GARGANO	TABACCHI ANGELICCHIO	Via Gioco delle Palle, 3	7:00 - 13:00; 16:30 - 20:00
VIESTE	TRAVEL CAFFÈ SERVICE DAUNE	Lungomare Europa c/o terminal bus	7:30 - 20:40 – CHIUSO LA DOMENICA
VOLTURINO	TABACCHI VELARDI	Via La Piazza, 85	7:30 - 13:00; 16:30 - 20:30 – CHIUSO LA DOMENICA

**2. Self service (NO FULL)**

Presso le stazioni della rete ferroviaria di Ferrovie del Gargano s.r.l., entro giugno 2022, saranno attivate tre biglietterie self-service con pagamento abilitato alle carte di credito.

L'elenco delle biglietterie self-service, oggetto del presente Contratto, è di seguito riportato.

STAZIONE	Biglietteria self-service	
CAGNANO VARANO	1	in attivazione entro giugno 2022
CARPINO	1	in attivazione entro giugno 2022
ISCHITELLA	1	in attivazione entro giugno 2022

## ALLEGATO 3

**CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ DEI SERVIZI PENALITÀ E PREMI**

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

Le Parti si danno atto che il presente Allegato costituisce prima applicazione della richiamata Delibera e, pertanto, potrà essere oggetto di una verifica di completezza ed efficacia.

Allo scopo si definiscono, in relazione al rapporto tra il numero dei treni regionali nel giorno medio feriale e il totale dei treni regionali oggetto di Contratto di servizio con Ferrovie del Gargano S.r.l., circolanti nella Regione nello stesso periodo nell'ambito del Contratto di Servizio, la classificazione delle linee (Tabella 1) e, in relazione al rapporto tra numero di passeggeri serviti in una determinata stazione e il numero di passeggeri regionali di Ferrovie del Gargano S.r.l. serviti in tutte le stazioni oggetto del Contratto di Servizio, la tipologia delle stazioni e le stazioni intermedie rilevanti (Tabella 2).

**CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE - Tabella 1**

Linee	Diretrici
<b>FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C.:</b> - linea con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del Contratto di Servizio nel giorno medio feriale > al 20% e pari al 36%.	<b>Foggia S. Severo Peschici C.</b>
<b>FL/2 - Foggia – Lucera:</b> linea con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del Contratto di Servizio nel giorno medio feriale > al 20% e pari al 64%.	<b>Foggia Lucera</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, come definite dal Decreto ANSF n. 4/2012.

Le stazioni, in accordo ai criteri indicati nella Delibera ART 16/2018, sono individuate e classificate come di seguito:

- A - stazione con rapporto tra numero passeggeri serviti in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio  $\geq$  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  $\geq$  del 2%;
- C - stazione con rapporto tra numero passeggeri rilevati in stazione e numero di passeggeri serviti nel perimetro del Contratto di servizio < al 2%.

STAZIONI – Tabella 2

STAZIONI/FERMATE	TIPOLOGIA (A – B – C)	STAZIONE/FERMATE INTERMEDIA RILEVANTE SI/NO
FOGGIA	A	SI
LUCERA	A	SI
SAN SEVERO	A	SI
APRICENA CITTÀ	B	SI
SAN NICANDRO G.CO	B	SI
CAGNANO VARANO	B	SI
CARPINO	C	SI
ISCHITELLA	C	SI
RODI GARGANICO	B	SI
VICO – SAN MENAIO	C	SI
PESCHICI CALENELLA	C	SI

Le stazioni intermedie rilevanti saranno considerate nella misurazione della puntualità a partire dal cambio orario di dicembre 2022 previo adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte del Gestore della Infrastruttura ferroviaria (Ferrovie del Gargano S.r.l.) e/o del Gestore nazionale (RFI) e della revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e i Gestori suddetti.

La precedente Tabella 2 potrà subire modifiche, per esempio, a seguito di riprogrammazioni del servizio, a seguito della realizzazione di nodi di interscambio programmati, come previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, a seguito di modifiche alla rete infrastrutturale da parte dei Gestori dell'Infrastruttura, nonché a seguito della conclusione di Accordi Quadro tra Regione Puglia e i Gestori dell'Infrastruttura (Ferrovie del Gargano S.r.l e RFI).

#### PENALI

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

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

La definizione dei livelli L (x-1) iniziali (primo anno regolatorio), in coerenza al punto 4 della Misura 1 della Delibera ART 16/2018, è stabilita considerando:

- il valore massimo tra la media dei valori obiettivo definiti nel Contratto di Servizio 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 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 16/2018): in caso di superamento dell'obiettivo (over-performance) possono essere applicate le mitigazioni previste nel presente documento.

Treno: è il materiale rotabile, nel suo complesso, che effettua il singolo viaggio in servizio viaggiatori come da orario generale di servizio.

#### Offerta di posti – (Misura 6)

Ferrovie del Gargano S.r.l. deve assicurare la conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio (Allegato 1), fatte salve eventuali variazioni concordate ai sensi dell'art.11 (Flessibilità del Contratto di servizio) del Contratto.

Come previsto dalla Delibera ART 16/ 2018, la conformità è valutata per la totalità dei treni circolati, allo scopo di garantire un numero di posti offerti analogo o superiore a quello programmato e indicato nel Programma di Esercizio.

La condizione minima di offerta di posti è garantita dall'impiego di materiale rotabile con posti offerti, coincidenti o superiori rispetto a quanto specificato negli appositi Allegati del Contratto di Servizio.

La CMQ di offerta di posti è, pertanto, misurata dal seguente indicatore:

**Indicatore = CONF**, conformità del materiale rotabile rispetto al programma di esercizio.

L'**indicatore CONF** è di tipo binario e assume valore 1 in presenza di treni conformi a quanto stabilito dal Contratto di Servizio, e valore 0 in caso contrario. Il valore del livello minimo dell'indicatore **CONF** è pari a 1.

Per ogni non conformità, come da dichiarazione di Ferrovie del Gargano S.r.l., è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta/00) a treno nelle more che Ferrovie del Gargano S.r.l. completi la messa a disposizione di un'utenza di consultazione per la Regione del proprio sistema di monitoraggio della circolazione previsto entro il 1 giugno 2022.

Suddetta dichiarazione da parte di Ferrovie del Gargano S.r.l. avverrà con cadenza mensile, da inviare entro il mese successivo a quello di riferimento.

#### Regolarità e Puntualità – (Misura 7)

Fino all'adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte dei Gestori dell'Infrastruttura, previsto entro il 2022 e alla revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti ed i Gestori stessi (RFI/FDG), gli obiettivi annuali, sia per la regolarità sia per la puntualità, sono determinati coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 16/2018, ad esclusione del rilevamento delle puntualità rilevate nelle stazioni intermedie rilevanti, nonché del conteggio dei treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo che - in ragione della disponibilità dei dati - sono stati computati nella puntualità piuttosto che nella regolarità.

Implementato il nuovo sistema di monitoraggio dai Gestori, Ferrovie del Gargano S.r.l. e RFI, e definita la revisione della programmazione oraria, che dovrà essere condivisa tra le Parti ed i Gestori, gli obiettivi annuali stabiliti saranno proporzionalmente ridefiniti a partire dal secondo anno utile (mantenendo fissi i differenziali di miglioramento stabiliti), nel caso si rilevasse per il consuntivo del primo anno utile, uno scostamento maggiore dello 0,1% tra il consuntivo calcolato come da Delibera ART 16/2018 e l'obiettivo di cui alla Delibera ART 16/2018 Misura 7, punto 4.

Gli obiettivi potranno essere ridefiniti anche nel caso in cui siano inseriti nelle liste dei treni a domanda di trasporto rilevante (quelli propri delle fasce pendolari successivamente descritti), specifici treni con frequentazione elevata nel giorno medio feriale, oggi computati nella fascia non rilevante in relazione all'orario effettivo.

**Regolarità del Servizio:**

L'indice di regolarità del servizio ferroviario (%RT) è calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente 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 per cause imputabili a Ferrovie del Gargano s.r.l. o ai GG.II., se non adeguatamente sostituiti;
- treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituiti;
- treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.
- treno adeguatamente sostituito: come da Piano di Intervento, secondo quanto previsto da Contratto di Servizio all'art. 5 comma 9.

**Treni programmati:** numero di treni programmati in orario (Programma di Esercizio) detratto il numero dei treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti.

Regolarità del servizio: valori annuali – numero treni	CMQ 2022 – 2033
%	99%

La regolarità del servizio è misurata attraverso il seguente indicatore: **%Rt Regolarità del servizio**. L'indicatore %Rt relativo al servizio è calcolato per ogni anno come **media aritmetica dei valori mensili** così definiti: per ogni mese *i-esimo* come rapporto tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituiti, ed il numero dei treni programmati:

$$\%R_{t,i} = \left( \frac{T_{r,i}}{T_{tot,i}} \right) \cdot 100$$

dove:

$T_{tot,i}$  = numero totale dei treni programmati – numero totale dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti;



$T_{r,i}$  = numero dei treni arrivati a destinazione, comprensivi anche dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne o imputabili alle Ferrovie del Gargano S.r.l. o ad altre IF o ai GG.II., ma adeguatamente sostituiti.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

**Penale annua** = coefficiente di gradualità \* [importo unitario della penale \* (obiettivo CMQ – valore consuntivo medio annuo) \* coefficiente di mitigazione Kx]

Dove:

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ .
- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

Importo unitario della penale: 10.000 € (Euro diecimila/00) per ogni decimo di scostamento dall'obiettivo percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance) di cui alla tabella successiva comporterà l'applicazione di una mitigazione annuale, come di seguito riportato:

Regolarità del servizio: valori annuali over-performance	CMQ 2022-2033
%	99,5

Importo unitario della mitigazione della penale: 10.000 € (Euro diecimila/00) per ogni decimo di scostamento dall'obiettivo percentuale.

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili alle Ferrovie del Gargano S.r.l. o ad altre IF o a GG.II.) si fa riferimento alle classificazioni definite dalla Fiche UIC 450-2.

### **Puntualità**

Secondo la Delibera ART 16/ 2018, la puntualità è misurata nelle stazioni intermedie rilevanti e nella stazione di destino.

Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore % di **scostamento orario OS (0'-5')** dei treni, per ogni linea della **tabella 1** "Classificazione delle linee" e per mese.

L'**indicatore %OS (scostamento orario 0'-5')** è calcolato come rapporto percentuale tra il numero dei treni effettuati al netto di quelli arrivati con un ritardo superiore a 5 minuti ed il numero dei treni effettuati, ove:

**treni arrivati con ritardo:** numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, un ritardo superiore a 5 minuti, per cause GG.II., Ferrovie del Gargano S.r.l./RFI, come individuate dai GG.II. Il treno che consuntiva un ritardo superiore a 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, è computato una volta sola.

**treni effettuati:** numero dei treni programmati sottratto il numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi inclusi i treni che hanno maturato un ritardo maggiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo (considerati soppressi nell'indicatore della regolarità), e, comunque, non inferiore ai 30 minuti.

$$\%OS_{(0-5),L,i} = \left( \frac{T_{eff,L,i} - T_{rit,L,i}}{T_{eff,L,i}} \right) \cdot 100$$

dove per ogni linea L:

$T_{rit,L,i}$  = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause GG.II., Ferrovie del Gargano S.r.l. o altra IF > 5 minuti. Il treno che consuntiva un ritardo > 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, è computato una sola volta.

$T_{eff,L,i}$  = numero dei treni programmati – numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi.

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili alle Ferrovie del Gargano S.r.l. o ad altre IF o ai GG.II.) si fa riferimento alla classificazione che recepisce la codifica europea delle cause di ritardo "Fiche UIC 450-2-Edizione 2009".

L'indicatore % OS si misura per:

- servizio relativo a domanda di trasporto rilevante (fascia oraria **6:00-9:00 in arrivo e fascia oraria 17:00-20:00 in partenza**), dal **lunedì al venerdì**;
- servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante (totalità dei treni al netto di quelli a domanda rilevante), **tutti i giorni della settimana**.

Puntualità del servizio: valori mensili	CMQ 2022 Estesa agli anni successivi se il dato di consuntivo 2022 è < del	CMQ 2023 – 2033 Nel caso in cui il dato di consuntivo sia ≥ al CMQ dell'anno precedente.
FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C. - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante.	98,00	+ 0,1 punto
FL/2 - Foggia – Lucera servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante.	98,00	+ 0,1 punto
FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C. - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante.	98,00	+ 0,1 punto
FL/2 - Foggia – Lucera servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante.	98,00	+ 0,1 punto

La penale è determinata secondo la seguente formula:

**Penale mensile** = coefficiente di gradualità \* [(importo unitario della penale \* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) \* coefficiente di mitigazione Kx]

Dove:

Coefficiente di mitigazione (Kx): pari a 1;

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
- Importo unitario mensile della penale:
  - Linee FL 1/2 domanda rilevante: 150,00€ (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale in meno;
  - Linee FL 1/2 domanda non rilevante: 100,00 € (Euro cento/ 00) per ogni decimo di punto percentuale in meno.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza di puntualità (over-performance), di cui alla tabella sottostante, comporterà l'applicazione di una mitigazione mensile, come di seguito riportato:

Puntualità del servizio: valori mensili over-performance	2022	2022 - 2033
<b>FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C.</b> - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante.	99,50	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale
<b>FL/2 - Foggia – Lucera</b> servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante.	99,50	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale
<b>FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C.</b> - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante.	99,50	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale
<b>FL/2 - Foggia – Lucera</b> servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante.	99,50	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale

- Linee FL 1/2 domanda rilevante: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale in più;
- Linee FL 1/2 domanda non rilevante: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni decimo di punto percentuale in più.

#### Informazioni all'utenza - prima del viaggio (Misura 8)

Le condizioni minime di informazione nei confronti dei clienti e dei cittadini nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione offerto dall'IF/EA (Ferrovie del Gargano S.r.l. e Regione Puglia) e tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti sono misurate attraverso l'indicatore **INFO\_AN** di tipo binario che assume valore 1 in presenza del 100% delle informazioni elencate nella stessa Tabella e valore zero in caso contrario.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche *conformi*; qualora le informazioni siano *non conformi*, sono considerate come non presenti. Con riferimento al punto 25 della Tabella successiva "Documenti di rendicontazione attestanti i risultati ambientali (..)" si stabilisce che le penali potranno essere applicate a partire dal 2023; nel 2022 Ferrovie del Gargano S.r.l. si

impegna ad individuare ed attuare le azioni necessaria per la elaborazione e pubblicazione del report richiesto.

Ferrovie del Gargano S.r.l. attesta la programmazione della diffusione delle informazioni di propria competenza (punti da 1 a 19 e da 25 a 29 della tabella successiva) alla Regione Puglia annualmente, mentre le altre informazioni (punti da 20 a 24 della tabella successiva) saranno diffuse a cura della Regione Puglia.

Per ogni singola non conformità a carico di Ferrovie del Gargano S.r.l. rilevata dalla Regione Puglia, rispetto alla tabella sotto riportata, è applicata una penale pari a 25,00 € (Euro venticinque/00).

TABELLA 1. Informazioni minime distinte per canale di comunicazione (I)

Nr Ordine	Tipologia di informazione	Biglietteria in stazione	Biglietteria self service	Contact center	Sito internet	Mobile APP	Agenzie di viaggio	Punti vendita convenzionati
STATICHE	1	Condizioni generali di trasporto	x		x		x	
	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	
	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
	10	Disponibilità di servizi a bordo dei treni	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
	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
	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

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

TABELLA 1. Informazioni minime distinte per canale di comunicazione (II)

	Nr Ordine	Tipologia di informazione	Biglietteria in stazione	Biglietteria self service	Contact center	Sito internet	Mobile APP	Agenzie di viaggio	Punti vendita convenzionati
STATICHE	17	Orari e condizioni per tariffa più bassa	x	x	x	x	x	x	x
	18	Elenco dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero	x		x	x	x		
	19	Informazioni relative al raggiungimento da parte dei passeggeri di eventuali mezzi sostitutivi	x		x				
	20	Quota parte, espressa in termini percentuali, del costo totale di erogazione del servizio a carico della finanza pubblica				x			
	21	Corrispettivo totale annuo (in euro)				x			
	22	Compensazione finanziaria annua (in euro)				x			
	23	Compensazioni per utenze agevolate o esentate (in euro)				x			
	24	Obiettivi, politiche e strumenti per il bacino di riferimento legate alla sostenibilità ambientale				x			
	25	Documenti di rendicontazione attestanti i risultati ambientali ottenuti nelle attività e nell'organizzazione aziendale redatti secondo criteri e modelli della <i>Corporate Social Responsibility</i> come ad esempio quelli elaborati dalla <i>Global Reporting Initiative (GRI)</i>				x			
	DINAMICHE	26	Orari degli arrivi e delle partenze relativi alla stazione o fermata, aggiornati ad ogni variazione			x	x	x	
27		Binario di arrivo e partenza dei treni			x	x	x		
28		Indicazione di ritardi, cancellazioni e soppressioni rispetto a quelli programmati aggiornati ad ogni variazione			x	x	x		
29		Attività programmate o meno che potrebbero interrompere o ritardare il servizio di trasporto			x	x			

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

### Informazioni all'utenza - durante il viaggio (Misura 9)

Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni (art. 14 del Contratto), distinte per tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore **INFO\_DU** così come descritto nella Delibera ART 16/2018. Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche *conformi*; qualora le informazioni siano *non conformi*, sono considerate come non presenti.

Ferrovie del Gargano S.r.l. attesta la programmazione della diffusione delle informazioni alla Regione annualmente.

Per ogni singola non conformità, per singolo treno, rilevata dalla Regione, relativa alla comunicazione statica e dinamica, nel corso delle visite ispettive della Regione Puglia è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta/00), e, comunque, non superiore a 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00).

TABELLA 2. Informazioni Statiche

	Nr Ordine	Tipologia di informazione
STATICHE	30	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza nei confronti dell'IF
	31	Procedure per presentazione di reclami all'Autorità di Regolazione dei Trasporti
	32	Disponibilità di servizi a bordo
	33	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR
	34	Informazioni relative alla sicurezza dei passeggeri e comportamenti da adottare in caso di pericolo o emergenza

TABELLA 3. Informazioni dinamiche. Comunicate a bordo di ogni treno, mediante opportuno sistema di sonorizzazione e/o display visivi (ove presenti), in condizione di normalità di viaggio dall'IF ai passeggeri.

	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, Ferrovie del Gargano S.r.l. e la Regione Puglia pubblicano sui rispettivi portali web le seguenti informazioni e documenti:

- a) Contratto di servizio e allegati in vigore corredato da uno schema di sintesi dei principali elementi contrattuali, con particolare riferimento a:
  - i) corrispettivo totale annuo (*in euro*);
  - ii) compensazione finanziaria annua (*in euro*);
  - iii) finanziamenti erogati per acquisto di rotabili (valore assoluto e % copertura costo assoluto);
  - iv) compensazioni annue per utenze agevolate o esentate (*in euro*);
- b) carta della qualità dei servizi in vigore;
- c) schemi dei questionari adoperati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;
- d) consuntivo annuale delle penali contrattuali pagate alla Regione, suddivise per indicatore della qualità;
- e) tutti i livelli consuntivi relativi agli indicatori individuati;
- f) principali indicatori gestionali, con riferimento a:
  - i) numero passeggeri trasportati e pax-treni-km;
  - ii) prezzo medio (ricavi da bigliettazione/n. pax);
  - iii) distribuzione del parco rotabile per età o classe ambientale;
  - iv) Coverage ratio: margine di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico.

La pubblicazione dei documenti di cui ai precedenti sub a), b) e c) deve avvenire entro 60 giorni dalla loro adozione o aggiornamento.

La pubblicazione dei dati e delle informazioni di cui ai precedenti sub d), e) e f) avviene entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento.

Contestualmente alla loro pubblicazione, tutti i documenti, i dati e le informazioni sopra citati sono trasmessi dalla Regione e da Ferrovie del Gargano S.r.l. all'ART in formato aperto/editabile.

Ferrovie del Gargano S.r.l. attesta annualmente l'avvenuta pubblicazione delle informazioni alla Regione.

**Livelli minimi di accessibilità commerciale (Misura 11)**

La CMQ relativa all'accessibilità commerciale è garantita, con riferimento alla fase prima del viaggio, attraverso l'obbligo di:

- a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (**% ACV**);
- b) disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica (**% BTEL**);
- c) funzionamento delle BSS full (rilevanti ai sensi della Delibera ART 16/2018) - biglietterie automatiche (**% BAUT**);
- d) funzionamento delle validatrici (**%VAL**);
- e) rispetto dell'orario di aperture delle biglietterie (biglietterie).

**a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (% ACV)**

È misurata tramite l'indicatore **%ACV**, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili del numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita rispetto al numero totale di stazioni.

Si definiscono "stazioni dotate di adeguati canali di vendita" le stazioni ove è disponibile, oltre ai



canali telematici (sito internet, sito mobile, App), almeno uno dei seguenti canali a terra:

- biglietteria in stazione aperta (da programma) almeno 5 giorni a settimana;
- biglietteria self service full, ove sono accettate sia le banconote, sia le monete sia il pagamento con carta di credito/debito;
- punto vendita convenzionato, raggiungibile a piedi in sicurezza e in condizioni ordinarie (presenza di marciapiedi) percorrendo una distanza non superiore a 350 m, nonché aperti in media non meno di 6 giorni a settimana, fatti salvi i periodi di chiusura per ferie purché debitamente indicati.

Nelle stazioni sprovviste sarà possibile acquistare il biglietto a bordo senza maggiorazione, avviando 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	50	100
% ACV annuale Tipologia C	0	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

**Penale annua** = coefficiente di gradualità \* (importo unitario della penale \* (obiettivo %ACV - valore consuntivo) \* coefficiente di mitigazione K.x)

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
- Importo annuo della penale: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale in meno, se dovuto alla riduzione della rete di vendita diretta (self service) di Ferrovie del Gargano S.r.l., escludendo gli atti vandalici.
- Coefficiente di mitigazione (K.x):
  - o pari a 1 dal 2022 al 2023
 dal 2024:
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ .

#### **b) funzionamento dei canali telematici (%BTEL)**

La CMQ è soddisfatta quando non si verificano interruzioni contemporanee di tutti i canali telematici (Sistemi Bigliettazione Telematica SBT) superiori alle 12 ore consecutive.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %BTEL, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili: numero di giorni nel mese con funzionalità adeguata rispetto al numero totale di giorni del mese di riferimento.

Si definisce “**Funzionalità adeguata dei SBT**” il funzionamento non interrotto per un periodo superiore alle 12 ore consecutive. Sono esclusi i tempi necessari per effettuare gli interventi di manutenzione dei SBT.

Funzionamento Canali Telematici (%BTEL)	CMQ (%)
%BTEL annuale	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
  
- Importo unitario della penale: come da matrice dei rischi di cui all'Allegato 8, tutti i mancati ricavi determinati dal blocco dei sistemi di vendita sono in capo a Ferrovie del Gargano S.r.l.; pertanto, si intende con tale previsione aver individuato una forma di penale che scatta ad ogni singola interruzione di servizio, anche laddove questa non superi le 12 ore o il valore percentuale di riferimento.
  
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ .

**c) funzionamento delle biglietterie automatiche - self service full BSS (%BAUT);**

La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle BSS è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %BAUT, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili: numero di guasti alle BSS, presenti nelle stazioni di cui alla **Tabella 2- Stazioni/Fermate**, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.

Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della BSS decorre a partire dalla segnalazione di Ferrovie del Gargano S.r.l. (attivazione della richiesta di intervento e/o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese sia quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto.

I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relati-

vo al mese successivo.

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore; ai fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

Funzionamento biglietterie automatiche (%BAUT)	CMQ %
% BAUT annuale Tipologia A	100
% BAUT annuale Tipologia B	100
% BAUT annuale Tipologia C	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
- Importo annuale della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ .

#### **d) Funzionamento delle validatrici (%VAL)**

La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle validatrici è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/ apertura della segnalazione di guasto.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %VAL, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili come numero di guasti alle validatrici, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.

Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della validatrice decorre a partire dalla segnalazione di Ferrovie del Gargano S.r.l. (attivazione della richiesta di intervento e/o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura della segnalazione di guasto.

I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relativo al mese successivo.

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore; ai fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

Funzionamento validatrici (%VAL)	CMQ %
% VAL annuale	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
  
- Importo unitario della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.
  
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ .

**e) rispetto dell'orario di aperture delle biglietterie (biglietterie)**

Nelle stazioni dotate di biglietteria si verifica il rispetto dell'orario di aperture al pubblico rispetto a quanto programmato e comunicato alla Regione e riportato sui canali informative di Ferrovie del Gargano S.r.l. L'indicatore biglietterie assume, per ogni singolo evento rilevato, il valore 1 in rispetto dell'orario di aperture al pubblico e valore 0 in caso contrario.

In caso di non conformità rilevata dalla Regione si applica una penale pari a 1.000 (mille/00) euro.

**Livelli minimi di pulizia (Misura 12)**

Sono soddisfatte le condizioni minime di pulizia del materiale rotabile quando gli interventi di pulizia, misurati dai seguenti indicatori, vengono effettuati in modo conforme:

*Indicatore 1 - PULT\_EX* Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;

*Indicatore 2 - PULT\_CF* Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

I cicli di pulizia programmati nel Contratto vigente tra Ferrovie del Gargano S.r.l. e il fornitore differiscono per alcune attività rispetto a quanto definito dall'ART nella richiamata Delibera 16/2018. Le Parti condividono, prima della futura negoziazione per il nuovo appalto dei servizi di pulizia, che Ferrovie del Gargano S.r.l. si conformerà progressivamente ai requisiti della misura 12 della Delibera ART 16/ 2018, integrando il sistema attuale per quanto possibile e senza costi aggiuntivi entro dodici mesi dalla sottoscrizione del Contratto. Le Parti valuteranno le azioni individuate e l'eventuale aggiornamento della tabella sotto riportata. Ferrovie del Gargano S.r.l. si impegna inoltre a tragararne la conformità a partire dal nuovo affidamento che è previsto dall'anno 2022 nell'ambito dell'equilibrio economico-finanziario del Contratto. Fino alla data del nuovo affidamento gli indicatori sono valutati sulla scorta del programma di pulizie adottato da Ferrovie del Gargano S.r.l. con il fornitore.

Di seguito si riportano gli interventi di pulizia garantiti dalle Ferrovie del Gargano S.r.l.:

Classe di intervento	Frequenza Minima (interventi eseguiti sede di appalto)	Obiettivo	Descrizione
A.1	Variabile, in relazione a necessità e tempi di sosta	Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza durante il servizio.	Intervento veloce: pulizia toilette, asportazione sommaria dei rifiuti.
B	Giornaliera	Garantire l'eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza.	Intervento di mantenimento: pulizia toilette, asportazione rifiuti, spazzamento pavimento, spolveratura delle parti maggiormente a contatto con la clientela, vuotamento reflui, rifornimento acqua ed accessori igienici.
C	Settimanale	Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste prolungate	Lavaggio accurato di toilette, pavimenti, sedili e altri componenti a maggior contatto con l'utenza.
D	Semestrale	Garantire il ripristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate (nei depositi attrezzati per l'intervento).	Intervento accurato: pulizia accurata di tutte le superfici eseguita con idonee attrezzature. Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario. Rimozione graffiti e scritte qualora necessario.

Le località sede delle attività di pulizia sono: Foggia.

**Indicatore 1 - PULT\_EX Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile:** è definito in relazione all'esecuzione di un insieme di interventi volti a realizzare un livello minimo di pulizia e decoro, misurato come segue:

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

Livelli minimi di pulizia	CMQ %
% PULT EX - classe di intervento - A1	100
% PULT EX - classe di intervento - B	100
% PULT EX - classe di intervento - C	100
% PULT EX - classe di intervento - D	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

**Penale annua** = coefficiente di gradualità \* (importo unitario della penale \* (obiettivo CMQ - valo-

re consuntivo) \* coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
- Importo unitario annuale della penale:
  - 50,00 € (Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_EX - classe di intervento – A1;
  - 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_EX - classe di intervento – B;
  - 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_EX - classe di intervento – C;
  - 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_EX - classe di intervento – D.
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ .

#### Indicatore 2- PULT\_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile:

Tenuto conto delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo la *check list* di cui alla Tabella A, la penale sarà determinata in maniera puntuale, pari a 500,00 € (Euro cinquecento/00) per treno non conforme.

Laddove fosse individuato tra le Parti un campione significativo, nonché la metodologia condivisa di calcolo dell'indicatore percentuale, da effettuarsi tra le Parti entro il 2024, a partire da verifiche ispettive puntuali e a campione condotte dalla Regione, l'indicatore è definito in relazione agli interventi conformi sul totale degli interventi eseguiti, misurati sulla base:

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

Livelli minimi di pulizia	CMQ %
% PULT_CF – A.1	100
% PULT_CF – B	100
% PULT_CF – C	100
% PULT_CF – D	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023)
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).

- Importo unitario annuale della penale di:
  - 50,00 € (Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_CF- classe di intervento – A1;
  - 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_CF- classe di intervento – B;
  - 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_CF- classe di intervento – C;
  - 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT\_CF- classe di intervento – D;
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ .

Di seguito si riporta, per semplicità di interpretazione, le previsioni della Delibera ART 16/2018.

TABELLA 4. Pulizia del materiale rotabile: classi di intervento

Classe di intervento	Frequenza minima	Obiettivo	Attività minime di riferimento	Oggetto
A.1 – Intervento sosta breve o Intervento a bordo	Variabile in relazione a necessità e tempi di sosta	A.1 – A.2: Garantire il ripristino di una <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 dei rotabili Ripristino ed eventuale sostituzione componenti e arredi delle vetture Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario Rimozione graffiti e scritte qualora necessario	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018

### Livelli minimi di comfort del materiale rotabile (Misura 12)

Il comfort è strettamente legato all'età della flotta. I nuovi treni, una volta in esercizio, costituiranno la Flotta Nuova. Alla sottoscrizione del Contratto tutta la flotta in uso è da ricondurre alla Flotta Restante.

### Indicatore %CLI\_FN Funzionamento impianti di climatizzazione:

Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Climatizzazione	Verificato da ispettori regionali	Ad evento accertato	1.000,00 € (Euro mille/ 00) a treno

Ai fini della verifica, la climatizzazione si considera funzionante qualora treno, anche per uno solo dei suoi moduli, abbia una temperatura interna così determinata: temperatura impostata + 0,25 x (temperatura esterna - 19).

Si verifica la non conformità qualora il treno risulti non conforme su almeno il 25% del suo intero.

La penale si applica qualora non si dovesse provvedere al ripristino entro le 48 ore successive alla rilevazione stessa. A partire dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi automatici aziendali, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei moduli treno dotati di impianto di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionante per ogni treno commerciale effettivamente circolato. Detto indicatore è calcolato come rapporto tra i moduli treno (casce) con impianto di climatizzazione funzionante e il totale dei moduli treno (casce) 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.

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

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

**Indicatore %WC\_AFN Accessibilità e funzionamento delle toilette:**

Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:



Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Toilette	Il servizio si intende reso quando le toilette presenti o almeno la metà di queste (se presenti più toilette comunque accessibili) risultano in servizio/accessibili.	Ad evento accertato	500,00 € (Euro cinquecento/00) per treno

La toilette risulta in servizio/accessibile quando:

- ad inizio turno, il servizio igienico è pulito, dotato di porta con dispositivo di apertura di accesso funzionante e corretto funzionamento degli impianti sanitari (acqua, luce, carta igienica e sapone);
- in corso di viaggio, il servizio igienico è pulito, dotato di porta con dispositivo di apertura di accesso funzionante e corretto funzionamento degli impianti sanitari (acqua, luce).

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi automatici aziendali di Ferrovie del Gargano S.r.l. per la misurazione del servizio, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale di servizi igienici accessibili e funzionanti per ogni treno effettivamente circolato, calcolato come rapporto tra toilette accessibili e funzionanti e il totale delle toilette presenti.

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

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

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:

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

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,3 per il primo anno di validità (anno 2022);
  - 0,5 per il secondo anno (anno 2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
- Importo unitario della penale di:
  - 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per
  - WC\_AFN intera flotta.
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - 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 Ferrovie del Gargano S.r.l. per la misurazione del servizio dei treni commerciali circolanti con moduli treno (casse) non conformi, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei treni fruibili alle PMR e i treni totali programmati come accessibili alle PMR (indicati accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato), calcolato per linea per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili del rapporto tra il numero di corse mensili accessibili e fruibili e le corse mensili programmate accessibili:

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

**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 pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);

- 0,8 per il secondo anno (2023);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
- Importo unitario della penale di:
  - 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero percentuale per SPMR.
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ .

#### Indicatore %PAF Porte di accesso funzionanti

Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Porte	Il servizio si intende reso quando ogni modulo treno (cassa) è dotato di almeno una porta esterna funzionante per lato e le porte intercomunicanti consentono il passaggio tra i moduli treno aprendosi agevolmente	Ad evento accertato	300,00 € (Euro trecento/00) per singolo treno

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi aziendali di Ferrovie del Gargano S.r.l. per la misurazione dei servizi dei treni commerciali circolanti con moduli treno non conformi, l'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili delle corse effettuate con treni con tutte le porte laterali funzionanti e il numero delle corse effettuate.

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

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

**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 pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 - 2033).
- Importo unitario della penale di:
  - 200,00 € (Euro duecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per PAF intera flotta.
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ .

#### **Indicatore %SBICI Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli)**

L'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili per ogni linea dal rapporto tra il numero di corse mensili attrezzate per il trasporto biciclette e le corse mensili totali:

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

Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli) - annuo	CMQ 2022 - 2033 %
% SBICI - FL/1 - Foggia – S. Severo - Peschici C.	100%
% SBICI - FL/ - Foggia – S. Severo - Peschici C.	100%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno (2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 -2033).
- Importo unitario della penale di 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per **SBICI**.
- Coefficiente di mitigazione (Kx):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ .

TABELLA A - CHECK LIST PULIZIE

REGIONE PUGLIA SERVIZIO PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE UFFICIO CONTROLLO E REGOLARITÀ SERVIZI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		VERBALE ISPETTIVO del _____				
SOCIETÀ _____	TRENO N. _____	TRATTA _____	PART. ORE _____	ARR. ORE _____		
	CARROZZA N. _____	CARROZZA N. _____	CARROZZA N. _____	CARROZZA N. _____	CARROZZA N. _____	
PULIZIA ESTERNA	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	
PULIZIA INTERNA	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	
PULIZIA SEDILI	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	
SERVIZI IGIENICI	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	
ANTISCOMODI	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	
PORTE ACCESSO	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	
PORTE INTERNE	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>	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"/>
OSSERVAZIONI _____						
_____						
_____						
I FUNZIONARI REGIONALI			IL RAPPRESENTANTE DELLA SOCIETÀ			
_____			_____			

Legenda: C = CONFORME; NC = NON CONFORME

**Penale per mancato rispetto del cronoprogramma di consegna dei nuovi treni**

Il Contratto, all'Allegato 7 - Piano Investimenti, detta le scadenze per l'immissione in esercizio dei nuovi treni, secondo un apposito cronoprogramma.

Il mancato rispetto di dette scadenze, con ritardo superiore a sei mesi rispetto a quanto ivi previsto, comporterà l'applicazione di una penale, a decorrere dal settimo mese, pari a 25.000,00 € (Euro venticinquemila/00) per ogni mese di ritardo.

**Penale per mancato rispetto degli obblighi di rendicontazione del Contratto di servizio**

In caso di mancato rispetto 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 120/2018, nonché delle certificazioni a corredo, sarà applicata una penale pari a € 250,00 (euro duecentocinquanta/00) per ogni giorno di ritardo.

**Penali per mancato rispetto degli obiettivi del Piano di Raggiungimento degli Obiettivi**

Di seguito si riportano le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di cui al Piano Raggiungimento Obiettivi, nonché le mitigazioni in caso di over-performance:

*Indicatori di efficienza operativa*

Gli scostamenti del costo operativo per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,3;

- € 16.000 (euro sedicimila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,3.

*Indicatori di efficienza: costi*

Gli scostamenti del costo operativo per posto-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,001;
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,001.

Gli scostamenti del costo operativo per passeggero-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4'000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,002;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,002.

Gli scostamenti del costo manutenzione per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,1;
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,1.

Gli scostamenti del costo manutenzione per costi operativi, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 1%;
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 1%.

Gli scostamenti del costo manutenzione per ore servizio treni, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 5 unità;
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 5 unità.

*Indicatori di efficienza: ricavi*

Gli scostamenti dei ricavi da traffico per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è ≤ 0,3
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è > 0,3.

Gli scostamenti dei ricavi da traffico per posto-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli

indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è  $\leq 0,001$
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è  $> 0,001$ .

Gli scostamenti dei ricavi da traffico per passeggero-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è  $\leq 0,002$
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso)  $> 0,002$ .

Gli scostamenti dei ricavi totali per treno-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è  $\leq 0,001$
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è  $> 0,001$ .

Gli scostamenti dei ricavi totali per passeggero-km, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è  $\leq 0,002$
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è  $> 0,002$ .

Gli scostamenti del coverage-ratio, rilevato in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale/mitigazione annua:

- € 4.000 (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è  $\leq 0,1$ ;
- € 8.000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è  $> 0,1$ .

**PREMI**

Sono individuati due diversi premi che spettano, rispettivamente, nei casi di incremento della *Customer Satisfaction* e dei viaggiatori trasportati.

**Premio per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori:**

<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 delle Ferrovie del Gargano S.r.l. che si effettua ogni anno con l'obiettivo di garantire un monitoraggio sistematico dei principali indicatori di Qualità Percepita in relazione alle diverse componenti del servizio offerto.</p> <p>Il metodo di indagine ha le seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• saranno effettuate 2 rilevazioni nel corso dell'anno; ogni rilevazione sarà effettuata durante un periodo massimo di circa 3 settimane;</li> <li>• la numerosità del campione è prevista di almeno 2.000 interviste andate a buon fine per ciascuna delle rilevazioni, per un totale di almeno 4.000 interviste;</li> <li>• le valutazioni sono espresse con un voto su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione: ai fini dell'attribuzione del presente premio le votazioni rilevate prese in considerazione saranno quelle pari o superiori a 7, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018.</li> </ul>



<b>DIMENSIONE MINIMA DEL CAMPIONE</b>	Per l'assegnazione del premio saranno adoperati i risultati di tutte le interviste andate a buon fine (questionari completati con tutte le risposte) effettuate dalle Ferrovie del Gargano S.r.l. nel corso dell'anno, anche suddivise in più rilevazioni, che, comunque, non potranno essere < 1.
<b>VALORE BASE</b>	L'ultima indagine del 2021 sarà adoperata 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 è assegnato se le percentuali di viaggiatori soddisfatti (7 e oltre, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018.) sono inferiori a valori minimi stabiliti.
<b>CALCOLO DEL PREMIO SPETTANTE IN BASE AI RISULTATI DELLE INDAGINI</b>	Il premio è assegnato se la percentuale dei viaggiatori soddisfatti aumenta di 2 pp per ogni seguente item rispetto all'anno precedente: <ul style="list-style-type: none"> <li>• viaggio nel complesso;</li> <li>• pulizia;</li> <li>• puntualità.</li> </ul>

**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 Ferrovie del Gargano S.r.l.
<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 le Ferrovie del Gargano S.r.l.
<b>CONDIZIONE PER IL PAGAMENTO DELL'INCENTIVO</b>	Il premio è assegnato nel caso in cui i ricavi da mercato, al netto dell'effetto degli incrementi tariffari, superino quanto previsto a PEF dell'1%. Detto premio sarà riconosciuto solo nel caso in cui la previsione della lett. a) comma 4 dell'art. 9 del Contratto sia favorevole alla Regione, oppure, nel caso in cui si ricada nella lett. b) comma 4 dell'art. 9 cit. con scostamento a favore di Ferrovie del Gargano S.r.l. di importo superiore al valore del premio stesso e, comunque, in caso di scostamento sfavorevole.
<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 controlleria (Misura 14);
- Piano operativo per l'accessibilità (Misura 13);
- Piano operativo lingua inglese (Misura 8);
- Piano vendita e info (Misura 11);
- Piano di accesso al dato (Misura 3, punto 8);
- Piano di miglioramento e monitoraggio (Misura 3, punto 4);
- Relazione sulla dotazione degli impianti di climatizzazione e toilette (Misura 12).

## ALLEGATO 4

## PEF: PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO

Valori in M €. costi costanti	PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO DI SINTESI - INTERA RETE											
	Anni di contratto											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Piano 2022	Piano 2023	Piano 2024	Piano 2025	Piano 2026	Piano 2027	Piano 2028	Piano 2029	Piano 2030	Piano 2031	Piano 2032	Piano 2033
Ricavi da mercato	721	1'092	1'872	1'888	1'929	1'946	1'964	1'982	1'999	2'017	2'036	2'054
Ricavi da contratto di servizio - solo trasporto	9'088	9'170	9'253	9'336	9'420	9'418	9'503	9'588	9'675	9'762	9'762	9'850
Ricavi da contratto di servizio - accesso rete FdG	1'509	1'523	1'536	1'550	1'564	1'578	1'592	1'607	1'621	1'636	1'650	1'650
Ricavi da contratto di servizio - accesso rete RFI	647	652	658	664	670	676	682	688	695	701	707	707
Ricavi da contratto di servizio - Energia FdG	330	333	336	339	342	345	349	352	355	358	361	361
Ricavi da contratto di servizio - Energia RFI	80	81	81	82	83	84	85	86	86	87	88	88
Ricavi da contratto di servizio	11'654	11'759	11'865	11'972	12'080	12'102	12'211	12'321	12'432	12'544	12'569	12'657
Altri ricavi (cimpresso utilizzo fondi)												
<b>Ricavi operativi</b>	<b>12'376</b>	<b>12'851</b>	<b>13'737</b>	<b>13'860</b>	<b>14'009</b>	<b>14'048</b>	<b>14'175</b>	<b>14'302</b>	<b>14'431</b>	<b>14'561</b>	<b>14'604</b>	<b>14'710</b>
Accesso infrastruttura - FdG	1'509	1'523	1'536	1'550	1'564	1'578	1'592	1'607	1'621	1'636	1'650	1'650
Accesso infrastruttura - RFI	647	652	658	664	670	676	682	688	695	701	707	707
Energia - FdG	330	333	336	339	342	345	349	352	355	358	361	361
Energia - RFI	80	81	81	82	83	84	85	86	86	87	88	88
Accesso infrastruttura	2'566	2'589	2'612	2'636	2'660	2'684	2'708	2'732	2'757	2'782	2'807	2'807
Gestione circolazione	1'566	1'582	1'597	1'617	1'636	1'657	1'674	1'692	1'709	1'727	1'745	1'763
Condotta e scorta	2'584	2'607	2'631	2'655	2'679	2'703	2'734	2'765	2'796	2'828	2'860	2'893
Manovra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Manutenzione	1'653	1'709	1'852	1'887	1'869	1'747	1'980	1'789	1'820	2'173	1'756	1'803
Pulizie	342	347	351	385	405	456	462	468	474	480	487	493
Commerciale	814	842	892	904	919	932	945	959	973	987	1'001	1'015
Direzione e Amministrazione	1'860	1'879	1'897	2'005	2'025	2'045	2'065	2'086	2'107	2'222	2'244	2'266
<b>Costi di processo</b>	<b>11'384</b>	<b>11'554</b>	<b>11'632</b>	<b>11'888</b>	<b>11'992</b>	<b>12'224</b>	<b>12'569</b>	<b>12'490</b>	<b>12'636</b>	<b>13'199</b>	<b>12'899</b>	<b>13'041</b>
<b>EBITDA - Margine Operativo Lordo</b>	<b>991</b>	<b>1'297</b>	<b>2'105</b>	<b>1'972</b>	<b>2'017</b>	<b>1'825</b>	<b>1'606</b>	<b>1'812</b>	<b>1'795</b>	<b>1'362</b>	<b>1'705</b>	<b>1'670</b>
Ammortamenti	1'336	1'256	994	431	480	719	839	681	681	681	617	526
<b>Risultato Operativo Ordinario</b>	<b>-345</b>	<b>41</b>	<b>1'110</b>	<b>1'541</b>	<b>1'537</b>	<b>1'106</b>	<b>768</b>	<b>1'131</b>	<b>1'113</b>	<b>681</b>	<b>1'089</b>	<b>1'144</b>
Accantonamenti e svalutazioni	266	219	285	261	288	222	0	362	341	0	231	196
<b>EBIT - Risultato Operativo Netto</b>	<b>-611</b>	<b>-178</b>	<b>825</b>	<b>1'281</b>	<b>1'249</b>	<b>884</b>	<b>768</b>	<b>769</b>	<b>772</b>	<b>681</b>	<b>857</b>	<b>949</b>
Remunerazione CIN (WACC sintetico)	383	370	419	495	568	619	666	712	758	800	858	921
Imposte sul reddito (IRAF)	18	29	42	55	69	80	6	23	40	6	17	27
<b>Risultato netto</b>	<b>-1'012</b>	<b>-577</b>	<b>364</b>	<b>731</b>	<b>611</b>	<b>186</b>	<b>96</b>	<b>34</b>	<b>-26</b>	<b>-125</b>	<b>-18</b>	<b>1</b>

## ALLEGATO 5

## Sistema tariffario

**Tariffe in vigore dall'1 gennaio 2022 - Tariffa di: corsa semplice, abbonamento settimanale, abbonamento mensile, corsa semplice speciale estiva.**

Le presenti tariffe sono valide per la determinazione dei prezzi per i viaggi di corsa semplice, abbonamento settimanale, abbonamento mensile e corsa semplice speciale estiva.

**Tariffa n. 1 di corsa semplice**

KM	CORSA SEM-PLICE
1 - 10	€ 1,10
11 - 15	€ 1,10
16 - 20	€ 1,50
21 - 25	€ 1,90
26 - 30	€ 2,20
31 - 35	€ 2,60
36 - 40	€ 3,00
41 - 45	€ 3,40
46 - 50	€ 3,70
51 - 60	€ 4,50
61 - 70	€ 5,20
71 - 80	€ 6,00
81 - 90	€ 6,70
91 - 100	€ 7,50
101 - 110	€ 8,20
111 - 120	€ 9,00
121 - 130	€ 9,70

**Tariffa n. 3 di abbonamento settimanale ordinario**

KM	ABBONAMENTO SETTIMANALE ORDINARIO	ABBONAMENTO SETTIMANALE ORDINARIO SCONTO 10%
1 - 10	€ 7,20	€ 6,48
11 - 15	€ 10,50	€ 9,45
16 - 20	€ 13,90	€ 12,51
21 - 25	€ 16,80	€ 15,12
26 - 30	€ 19,70	€ 17,73
31 - 35	€ 22,00	€ 19,80
36 - 40	€ 24,20	€ 21,78
41 - 45	€ 26,00	€ 23,40
46 - 50	€ 27,00	€ 24,30
51 - 60	€ 29,00	€ 26,10
61 - 70	€ 31,00	€ 27,90
71 - 80	€ 33,00	€ 29,70
81 - 90	€ 35,00	€ 31,50
91 - 100	€ 36,00	€ 32,40
101 - 110	€ 38,00	€ 34,20
111 - 120	€ 40,00	€ 36,00
121 - 130	€ 42,00	€ 37,80

**Tariffa n. 4 di abbonamento mensile ordinario**

KM	ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO	ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO SCONTO 10%
1 - 10	€ 26,00	€ 23,40
11 - 15	€ 37,00	€ 33,30
16 - 20	€ 49,00	€ 44,10
21 - 25	€ 58,00	€ 52,20
26 - 30	€ 67,00	€ 60,30
31 - 35	€ 75,00	€ 67,50
36 - 40	€ 82,00	€ 73,80
41 - 45	€ 87,00	€ 78,30
46 - 50	€ 92,00	€ 82,80
51 - 60	€ 97,00	€ 87,30
61 - 70	€ 103,00	€ 92,70
71 - 80	€ 108,00	€ 97,20
81 - 90	€ 114,00	€ 102,60
91 - 100	€ 120,00	€ 108,00
101 - 110	€ 125,00	€ 112,50
111 - 120	€ 131,00	€ 117,90
121 - 130	€ 136,00	€ 122,40

**Tariffa n. 5 speciale estiva di corsa semplice**

Dal **15 luglio** al **31 agosto** di ogni anno, limitatamente ad i viaggi effettuati con i treni n. **23650-23652-23654-23658-23659-23655-23657-23637** di cui all'orario generale di servizio.

Stazioni	ISCHITELLA	RODI G.CO	VICO S. MENAIO	PESCHICI CALEN.
SAN SEVERO	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10
APRICENA CITTÀ	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10
SAN NICANDRO G.	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10	€ 2,10
CAGNANO V.NO	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10
CARPINO	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10
ISCHITELLA	=====	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10
RODI	€ 1,10	=====	€ 1,10	€ 1,10
VICO S. MENAIO	€ 1,10	€ 1,10	=====	€ 1,10
PESCHICI CALEN.	€ 1,10	€ 1,10	€ 1,10	=====

**1.- Relazioni e prezzi**

Ai viaggi di corsa semplice, abbonamento settimanale, abbonamento mensile e corsa semplice speciale estiva si applicano i prezzi delle tariffe n. 1, n. 3, n. 4 e n. 5.

**2.- Riduzioni**

Ai viaggiatori che acquistano un abbonamento settimanale o un abbonamento mensile si applica una tariffa scontata che ottempera a quanto stabilito nella L.R. n. 18/2002.

**3.- Canali di vendita, utilizzo, convalida e validità del biglietto**

Il titolo di viaggio può essere acquistato presso le biglietterie, le emettitrici self service, i punti vendita autorizzati e online sul sito [www.ferroviedelgargano.com](http://www.ferroviedelgargano.com).

Si applica quanto disposto dal capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" paragrafo "Titoli di viaggio" della Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente.

I biglietti di corsa semplice sono validi per effettuare una sola corsa e, nei casi previsti, nella sola giornata di validità indicata.

Possono essere acquistati in anticipo e devono essere convalidati appena saliti nelle apparecchiature di bordo ovvero, immediatamente prima della salita, in quelle di terra. In caso di guasto alle apparecchiature, dovranno essere convalidati apponendo data ed ora del viaggio a penna. È previsto il controllo elettronico da parte del personale in servizio.

Gli abbonamenti settimanali sono validi dal lunedì alla domenica; gli abbonamenti mensili sono validi dal primo all'ultimo giorno del mese solare riportato. Gli abbonamenti possono essere acquistati con un documento di identità valido a tutti gli effetti di legge, da esibirsi all'atto del controllo.

**4.- Irregolarità ed abusi**

Si applica quanto previsto dalla Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente, al capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" paragrafo "Sanzioni amministrative" secondo il disposto dell'Art. 32 della L.R. n. 18/2002, così come modificata dalla L.R. n. 13/2014.

Il viaggiatore, prima di salire in treno, ha l'obbligo di munirsi di titolo di viaggio valido, convalidarlo, conservarlo per la durata del viaggio sino all'uscita della stazione ed esibirlo a richiesta del personale di Ferrovie del Gargano s.r.l. per il controllo unitamente ad un valido documento di riconoscimento.

Chiunque contravvenga all'obbligo è soggetto al pagamento del biglietto di corsa semplice per il percorso effettuato dal viaggiatore più la sanzione di 100,00 €.

Qualora il viaggiatore effettui il pagamento entro i trenta giorni successivi a quello della contestazione o della sua notifica l'importo è di 50,00 €, oltre al costo del biglietto.

Il viaggiatore sprovvisto di biglietto che avvisa il personale di accompagnamento del treno all'atto della salita è regolarizzato con il pagamento del biglietto a tariffa di corsa semplice con una maggiorazione di € 1,00. La maggiorazione non è dovuta nel caso di biglietteria di stazione non funzionante.

La maggiorazione non è dovuta in nessun caso per i viaggi delle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

La sanzione è applicata:

- al viaggiatore che non è in possesso del titolo di viaggio o ne utilizza uno scaduto o irregolare;
- al viaggiatore che non ha obliterato il titolo di viaggio;
- al viaggiatore che, in possesso di abbonamento, non esibisca all'atto del controllo il documento di riconoscimento.

**5.- Rimborsi e indennizzi**

Il titolo di viaggio non è rimborsabile per fatti non imputabili a Ferrovie del Gargano s.r.l. o per rinuncia al viaggio da parte del viaggiatore.

L'indennità da ritardo prevista dall'articolo 17 del regolamento CE n. 1371/2007 sarà erogata da Ferrovie del Gargano s.r.l., per i titoli di viaggio di corsa semplice, in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio in ritardo.

Si applica quanto previsto dal capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" ai paragrafi "Rimborsi" e "Rimborsi ed Indennizzi per ritardi" della Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente.

#### **6.- Servizi per passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta**

Per i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applica quanto contenuto nel capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" al paragrafo "Servizi per passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta" della Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente.

#### **7.- Trasporto dei ragazzi**

Per i ragazzi si prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante. Chi accompagna più di un ragazzo fino a 10 anni di età deve acquistare un biglietto ogni due ragazzi.

#### **8.- Bagagli, bici e animali**

Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applicano le norme contenute nel capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" ai paragrafi "Trasporto di cose – Oggetti smarriti", "Trasporto di animali" e "Trasporto biciclette al seguito" della Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente.

#### **9. - Norme particolari**

Per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applicano le norme contenute nella Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente.

#### **10. Irregolarità**

Per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, le irregolarità riscontrate sui treni sono disciplinate dal capitolo "Condizioni generali di trasporto per il servizio ferroviario e servizi sostitutivi" paragrafo "Sanzioni Amministrative" della Carta dei Servizi di Ferrovie del Gargano s.r.l., revisione vigente

### **Elenco delle gratuità e delle agevolazioni**

Il sistema tariffario di cui all'art. 30 della Legge Regionale n.18/2002 e s.m.i., in vigore alla data di sottoscrizione del presente Contratto, disciplina le agevolazioni e gratuità regionali riconosciute valide su tutti i treni circolanti sulla rete ferroviaria Ferrovie del Gargano Lucera-Foggia-San Severo-Peschici Calenella.

Le agevolazioni/gratuità riguardano:

- agevolazione 10% abbonamenti che *si applica a tutte le tipologie di abbonamenti e ha come destinatari tutti i clienti dei servizi ferroviari;*
- gratuità in favore di determinate categorie di clienti dei servizi di TPRL come da Art. 30 cc. 1 e 3 L.R. 18/2002.

In particolare, le seguenti agevolazioni/gratuità sono attive annualmente fino a concorrenza dello stanziamento annuale apposito. Infatti, qualora durante l'anno si raggiungesse il tetto massimo stabilito per la co-

pertura dei mancati introiti, Ferrovie del Gargano s.r.l. procede a sospendere l'erogazione dell'agevolazione o della gratuità. I relativi mancati introiti da traffico sono corrisposti dalla Regione Puglia, nei limiti delle risorse programmate ed afferenti al relativo contratto di servizio, a Ferrovie del Gargano s.r.l. previa fatturazione da parte di Ferrovie del Gargano s.r.l.

**Trasporto gratuito delle biciclette non pieghevoli al seguito**

Il trasporto delle biciclette non pieghevoli al seguito è gratuito sui treni di Ferrovie del Gargano s.r.l., attrezzati per il trasporto delle stesse nel numero massimo consentito per ciascun convoglio (le biciclette pieghevoli viaggiano invece sempre gratuitamente su tutte le tipologie di treni di Ferrovie del Gargano s.r.l.).

Per gli anni successivi, previa intesa tra le Parti, la Regione comunica la prosecuzione o meno dell'iniziativa, entro il 30 ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento.



## ALLEGATO 6

## LISTINO PREZZI

treno/km	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	media
treno/km	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95	7,95

(\*) valori al netto del pedaggio

## ALLEGATO 7

## PIANO DEGLI INVESTIMENTI

L'Affidatario si impegna a garantire il piano degli investimenti di cui all'art. 16 del Contratto finalizzato al rinnovo del materiale rotabile e all'adeguamento/ammodernamento degli impianti di manutenzione, di altri impianti fissi nonché agli investimenti in tecnologia.

Di seguito si riporta il crono programma di messa in esercizio al servizio passeggeri dei nuovi treni:

Immissione in servizio nuovo materiale rotabile	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
num. nuovi elettrotreni	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-

La data ultima di immissione in esercizio di cui al crono programma innanzi è da intendersi entro il 31 dicembre delle singole annualità ivi indicate.

## Risorse piano investimenti

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
risorse acquisto nuovi elettrotreni ETR in cofin. FDG al 40% (M€)	-	-	-	-	3,00	3,00	-	-	-	-	-	-
contributo della Regione Puglia (M€)	-	-	-	-	3,60	3,60	-	-	-	-	-	-

ALLEGATO 8

MATRICE DEI RISCHI

Come previsto all'art. 9 del Contratto, annualmente si effettua il confronto tra i dati previsionali del PEF e quelli consuntivi del CER.

Il CER viene trasmesso alla Regione nei termini contrattualmente stabiliti ed è accompagnato dalla Relazione illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018. Successivamente alla trasmissione della certificazione, al fine di procedere al confronto PEF/CER, l'Affidatario trasmette una nota esplicativa nella quale si dà evidenza dei principali scostamenti tra i dati del PEF e quelli del CER, analizzandone le cause ivi incluso l'andamento del costo del lavoro. Tenuto conto delle componenti del rischio a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nel contratto, nella presente matrice dei rischi e dalle note che seguono, è accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di PEF ovvero riassorbito in occasione delle revisioni intermedie di cui al PRO.

Per ciascuna delle voci relative ai ricavi, ai costi di processo – escluso il costo di accesso alla infrastruttura – e alle altre voci previste nel PEF si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla successiva tabella della Matrice dei Rischi:

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		Risk Assessment (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FT-DT (IA)				
Operativo (5)	Domanda	1	Contrazione della domanda di servizio (6)		X	3	Massimo disallineamento assorbibile dalle parti prima di risolvere il contratto.	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF), CdS (opzione di legare parametri numerici all'indice di rischio)	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		2	Contrazione domanda di servizio derivante dall'ingresso si altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto	X		2	divieto di autorizzare o affidare altre IF servizi in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF),	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	3	Surplus 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
Altri rischi	Normativo	8	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		3	Adeguamento dei dispositivi di bordo e/o le dotazioni che hanno riflessi sull'utenza	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		9	Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	n/a	n/a				
	Contenzioso	10	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	n/a	n/a				Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		Risk Assessment (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FT-DT (IA)	(3)	(4)		
	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 prodzione 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 Ferrotramviaria Divisione Infrastruttura e RFI nei rispettivi Prospetti Informativo di Rete (PIR) e, pertanto, sono suscettibili di adeguamento alle eventuali modifiche degli stessi nel tempo.

Tab. 1 "Procedura per la formazione dell'orario annuale"

Step	Scadenza	Attività
1	Entro il 10 Marzo	Ferrotramviaria e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'orario del successivo mese di Dicembre.
2	Entro il 30 Aprile	Ferrotramviaria presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	Entro il 30 Luglio  Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e Ferrotramviaria concordano le decisioni il merito e la posizione da tenere rispetto alle proposte alternative del GI.
4	Fine luglio	La Regione invia a Ferrotramviaria un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/ o modifiche necessarie, che Trenitalia invierà al GI entro la prima settimana di agosto
5	Mese di novembre  Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario definitivo approvato dal GI.

**Tab. 2 "Procedura per l'eventuale aggiornamento di giugno dell'orario attivato nel precedente mese di dicembre, sia nel caso di modifiche richieste dalla Regione sia nel caso di variazioni chieste dal Gestore della Infrastruttura"**

<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>	Ferrotramviaria e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'adeguamento intermedio (giugno) dell'orario in corso di validità.
<b>2</b>	<b>4 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità</b>	Ferrotramviaria 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>	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e Ferrotramviaria concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nell'eventuale presentazione delle osservazioni al GI.
<b>4</b>	<b>Entro 15 giorni dalla comunicazione di Ferrotramviaria relativamente al progetto orario trasmesso dal GI (punto 3)</b>	La Regione invia a Ferrotramviaria un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/ o modifiche necessarie, che Trenitalia invierà al GI entro i termini pubblicati nel Prospetto Informativo di Rete-PIR.

## ALEGATO 10

## MATERIALE ROTABILE DEDICATO AL SERVIZIO

n. progressivo	tipologia	modulo composizione	id aziendale	regime di proprietà	anno costruzione	data immissione in servizio	posti a sedere	posti totali	climatizzazione/iscaldamento/raffrescamento	sonorizzazione	WC
1	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-001	Regione Puglia	2009	2009	164	312	SI	SI	SI
2	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-002	Regione Puglia	2009	2009	164	312	SI	SI	SI
3	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-003	Regione Puglia + cofinanziato 23% FDG	2009	2009	164	312	SI	SI	SI
4	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-004	Regione Puglia + cofinanziato 29% FDG	2010	2010	164	312	SI	SI	SI
5	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-101	Regione Puglia + cofinanziato 24% FDG	2013	2014	164	312	SI	SI	SI
6	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-102	Regione Puglia + cofinanziato 24% FDG	2013	2014	164	312	SI	SI	SI
7	Treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ETR 330-103	Regione Puglia + cofinanziato 24% FDG	2013	2014	164	312	SI	SI	SI
8	Elettreno a cassa unica (M)	1C	Ale 80-01	Regione Puglia	1981	1981	64	136	SI	SI	SI
9	Elettreno a cassa unica (M)	1C	Ale 80-02	Regione Puglia	1981	1981	64	136	SI	SI	SI
11	Elettreno a cassa unica (M)	1C	Ale 80-04	Regione Puglia	1981	1982	64	136	SI	SI	SI
12	Elettreno a cassa unica (M)	1C	Ale 80-05	Regione Puglia	1981	1982	72	144	SI	SI	SI
12	Elettreno a cassa unica (M)	1C	Ale 80-06	Regione Puglia	1981	1983	72	144	SI	SI	SI



Allegato 11

**PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI****1. PREMESSA**

“Con Delibera n. 1480 del 28/9/2017 la Giunta Regionale diede mandato alla sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti, di dare attuazione al predetto provvedimento normativo, il quale ha disposto “l’aggiudicazione diretta in favore delle società: Ferrovie del Gargano, Ferrotramviaria e Ferrovie Appulo Lucane del contratto dei servizi di trasporto ai sensi dell’art. 5, paragrafo 6 del Reg. CE 1370/2007, a decorrere dal 1 ottobre 2018 e sino al 31/12/2027, prorogabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all’art. 4, punto 4 del Regolamento CE prima citato, esperite le disposizioni di cui all’art. 7 del medesimo regolamento sugli obblighi di pubblicità e trasparenza”.

Trascorso un anno dalla pubblicazione dell’avviso di cui al richiamato art. 7 del regolamento, veniva attivata la procedura negoziata con la Ferrovie del Gargano S.r.l., muovendo dalle proposte tecniche ed economiche presentate dalla stessa, al fine della formulazione del Piano Economico Finanziario (PEF) e dei relativi atti necessari e propedeutici alla sottoscrizione del Contratto di Servizio.

La lunga attività negoziale fra le parti indirizzata al raggiungimento dell’equilibrio economico, patrimoniale e finanziario e considerato che il precedente Contratto di Servizio scadrà il prossimo 31/12/2021, non causando alcuna vacatio, ha avuto come conseguenza che il termine delle trattative sia avvenuto nell’anno corrente.

Il presente Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) costituisce il documento di programmazione annesso al Piano Economico Finanziario (PEF) del redigendo Contratto di Servizio (CdS) 1° gennaio 2022 – 31 dicembre 2033 tra la Regione Puglia (EA) e le Ferrovie del Gargano (IF). Esso definisce gli obiettivi di efficacia ed efficienza, nonché le azioni per il miglioramento della performance delle Ferrovie del Gargano.

In conformità con la Misura 2 della Delibera ART n. 120/2018, la Regione Puglia, con nota del 27.02.2019 ha richiesto ad ART i seguenti parametri pertinenti al redigendo CdS come previsto dalla citata delibera ART, misura 2.4, lettera a):

- a) valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza;
- b) valore medio, minimo e massimo, degli indicatori di cui alle Tabelle A e B dell’Annesso 2 alla Delibera ART 120/2018, da assumere come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed efficienza.

A tal fine, le Ferrovie del Gargano avevano già precedentemente fornito i dati storici relativi al periodo 2012-2016 (costi e ricavi relativi ai servizi in essere), e l’ART, con nota del 15.03.2019 prot.000971, comunicava alla Regione Puglia i valori richiesti.

Fermo restando che il redigendo Contratto di Servizio ha validità dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2033, il primo periodo regolatorio triennale a cui fa riferimento il presente Piano di Raggiungimento Obiettivi, è il 2022-2024. Nel Piano viene tuttavia discussa l’intera durata del contratto per mettere nel giusto contesto gli obiettivi del primo periodo regolatorio -in particolare con riferimento agli investimenti- e per motivare la durata del contratto.

Ai fini del miglioramento dell’efficienza e dell’efficacia delle gestioni, il presente PRO definisce:

- gli obiettivi di efficienza, tenuto conto di tutti i fattori di contesto, espressi in termini di variazione percentuale del costo operativo per treno\*km nel triennio considerato (2022-2024);
- gli obiettivi, per ognuno degli indicatori di efficienza ed efficacia (KPI), di cui all’Annesso 2 della Delibera ART n. 120/2018, coerenti con le caratteristiche dell’affidamento; gli indicatori, interamente o in parte,

riconducibili alla responsabilità dell'IF, sulla base di motivazioni che tengono conto anche della predefinita attribuzione dei rischi tra EA e IF nell'ambito del redigendo CdS, come illustrate nello stesso PRO e all'allegato Matrice dei Rischi;

- i fattori di contesto di cui al punto 8 della Misura 2, che influenzano il raggiungimento dei predetti obiettivi;
- gli investimenti previsti in materiale rotabile, che influenzano i servizi agli utenti;
- gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi di cui ai punti precedenti, nonché le penali per il mancato raggiungimento degli stessi in conformità con la Misura 2, punto 4, lettere c) e d).

Le previsioni del Contratto di servizio risponderanno ai criteri previsti dalla Misura 13 della Delibera ART 49/2015 per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti. In particolare:

*"1. Per gli affidamenti in house o diretti, le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico sono determinate nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), ed all'Allegato 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4. 2. Al fine di predisporre la Relazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante effettua il calcolo delle compensazioni separatamente per ciascuna modalità di trasporto, tenendo distinti in particolare i servizi di trasporto mediante autobus e i trasporti su rotaia, anche al fine di consentire le successive attività di controllo e valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici."*

Ai sensi dell'art. 4 del Regolamento 1370/2007:

*I contratti di servizio pubblico e le norme generali: a) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate; b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente: i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi; in modo da impedire una compensazione eccessiva. Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;*

Il PEF 1° gennaio 2022 - 31 dicembre 2033, è stato redatto tenendo conto dei principi sopra indicati.

Le previsioni contrattuali rispetteranno altresì i criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II della delibera n. 120/2018, a cui Ferrovie del Gargano si è adeguata. Pertanto il redigendo CdS prevederà l'impegno annuale delle Ferrovie del Gargano, a partire dall'approvazione del bilancio di esercizio, di compilare i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente, unitamente alla redazione di una Relazione Illustrativa, in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera ART 120/2018 salvo successive modifiche o integrazioni. Entro lo stesso termine le Ferrovie del Gargano si impegneranno a trasmettere alla Regione Puglia ed all'ART la certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione Illustrativa ai criteri illustrati nella medesima delibera ART 120/2018.

## **2. PRINCIPALI ELEMENTI ALLA BASE DEL PEF**

### **2.1 LA RETE FERROVIARIA**

I servizi ferroviari oggetto del PEF a cui è allegato il presente PRO si svolgono sulla rete ferroviaria nazionale gestita da RFI e sulla rete ferroviaria regionale gestita da Ferrovie del Gargano. Più in dettaglio:

- I servizi Foggia-Lucera sono effettuati sulla linea Foggia-Lucera (rete regionale, gestione dell'infrastruttura assicurata da Ferrovie del Gargano, ai sensi del contratto n. 10124 del 29 maggio 2009).
- I servizi Foggia-San Severo-Peschici sono effettuati su:
  - tratta Foggia-San Severo (rete nazionale, gestione da RFI).

- Linea San Severo Peschici (rete regionale, gestione dell'infrastruttura assicurata da Ferrovie del Gargano, ai sensi del contratto n. 011019 del 29 dicembre 2009).

Le informazioni principali sulla rete impiegata per l'erogazione dei servizi ferroviari oggetto del PRO sono sintetizzate nella tabella seguente. Maggiori dettagli sono forniti nel paragrafo

Servizio ferroviario	Linea o tratta	Rete	Gestione	Lunghezza	Semplice o doppio binario	Elettrificazione
Foggia-Lucera	Foggia-Lucera	Regionale	Ferrovie del Gargano	19,36 km	Semplice binario	Linea elettrificata
Foggia-San Severo-Peschici	Foggia-San Severo	Nazionale	Rete Ferroviaria Italiana	30,50 km	Doppio binario	Linea elettrificata
	San Severo-Peschici	Regionale	Ferrovie del Gargano	73,86 Km	Semplice binario	Linea elettrificata

I servizi esercitati da Ferrovie del Gargano su entrambe le direttrici si attestano generalmente nella stazione ferroviaria di Foggia, compresa nella rete nazionale in gestione a RFI.

## 2.2 IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO

La produzione di servizi ferroviari definita dal Programma di Esercizio stabilito di concerto con gli Uffici della Regione Puglia, Allegato 1 al redigendo Contratto di Servizio, è costante lungo la durata del contratto ed è sintetizzata nella seguente tabella.

Servizio ferroviario	treni km per anno di contratto
Foggia-Lucera	375.971
Foggia-San Severo-Peschici	644.558
<b>Intero Contratto di Servizio</b>	<b>1.020.529</b>

## 2.3 I RICAVI DA BIGLIETTI

La crescita dei ricavi da biglietti è determinata dall'aumento delle tariffe previsto dalla Regione in parallelo all'aumento delle tariffe degli altri CdS regionali, con la dinamica mostrata nella seguente tabella.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Incrementi tariffari	3,50%	0,90%	5,00%	0,9%	3,50%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%

In corrispondenza di ciascuno degli incrementi tariffari (2022, 2024, 2026) è stata ipotizzata una lieve contrazione della domanda, con elasticità 0,5, calcolata rispetto alla sola quota eccedente l'adeguamento dovuto all'inflazione.

A causa della situazione legata al covid-19 e sulla scorta delle conoscenze disponibili all'atto della redazione del PEF, sono state assunte delle riduzioni di ricavi da biglietti del 60% per il 2022 e per il 40% per il 2023. Per il 2020 è stato considerato il dato consuntivato sulla base dell'ultimo bilancio approvato.

La dinamica dei ricavi da proventi del traffico lungo la durata del redigendo contratto che risulta da quanto sopra descritto è riportata nella seguente tabella.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Ricavi biglietti (migliaia di euro)</b>	<b>721</b>	<b>1.092</b>	<b>1.872</b>	<b>1.888</b>	<b>1.929</b>	<b>1.946</b>	<b>1.964</b>	<b>1.982</b>	<b>1.999</b>	<b>2.017</b>	<b>2.036</b>	<b>2.054</b>

L'andamento dei ricavi dalla vendita di biglietti è determinato da molteplici cause, ma, principalmente, da quattro distinti fattori: a) politiche tariffarie della Regione; b) inflazione; c) numero di passeggeri trasportati; d) effetti della pandemia Covid-19.

- Per quanto concerne i primi due punti a) e b), è stata prevista una crescita media annua della tariffa del 0,9 % dovuta all'applicazione del tasso di rivalutazione dei prezzi, così come evidenziato nell'intero piano finanziario. Inoltre, è stato inserito un incremento delle tariffe del 3,5% nel 2022, del 5% nel 2024 e del 3,5% nel 2026. Prudenzialmente, per tali anni, non è stata applicata la rivalutazione legata al tasso d'inflazione stimato, in modo da non cumulare i due eventi. Gli aumenti tariffari avverranno secondo quanto disposto dalla L.R. n.18 del 31.10.2002.
- Analizzando i punti c) e d), ossia il numero di passeggeri previsto nel Piano e gli effetti pandemici, occorre classificare due diverse fasi: nel biennio 2022/2023 la contrazione media prevista è stata rispettivamente del 60% e 40% per effetto della pandemia; con una previsione di recupero del traffico precedente alla pandemia a partire dal 2024.

PROVENTI DEL TRAFFICO TPL FERROVIARIO (Euro)	BIMESTRE 1	BIMESTRE 2	BIMESTRE 3	BIMESTRE 4	BIMESTRE 5	BIMESTRE 6	TOTALE
Anno 2019	281.858	287.550	265.531	310.567	319.203	297.930	1.762.640
Anno 2020	296.154	56.976	73.489	215.110	153.921	88.268	883.918
Delta 2020 vs 2019	14.296	-230.574	-192.042	-95.457	-165.282	-209.662	-878.722
Variazione percentuale	5,07%	-80,19%	-72,32%	-30,74%	-51,78%	-70,37%	-49,85%

Dal confronto emerge chiaramente la contrazione dei ricavi per effetto della pandemia Covid-19 rispetto allo stesso periodo del 2019. Pertanto, i ricavi stimati nel piano finanziario (elaborato nel 2019 ed ipotizzati in crescita rispetto al 2020), sono stati ricalcolati con il taglio del 60% per il biennio 2021/2022 e del 40% per il 2023 (come meglio descritto nel paragrafo successivo). Alla luce dei numeri che stanno emergendo nel corso dell'anno e dell'andamento pandemico, le previsioni formulate risultano coerenti.

#### ANALISI VARIAZIONI DEL PEF

Le tabelle che seguono descrivono le variazioni intercorse nell'ultimo PEF rispetto al medesimo documento ante-pandemia a seguito dell'analisi congiunta IF/Regione.

##### Valori del PEF predisposto a febbraio 2020 (Euro)

Anno	2019 (consuntivo)	2020	2021	2022	2023
Ricavi da Traffico	1.762.640	1.750.000	1.787.000	1.804.000	1.855.000
Delta su anno precedente		12.640	37.000	17.000	51.000
Variazione su anno precedente		0,72%	2,11%	0,95%	2,83%

##### Valori del PEF predisposto con dati consuntivati al 31/12/2020 (Euro)

Anno	2019 (consuntivo)	2020 (consuntivo)	2021	2022	2023
Ricavi da Traffico	1.762.640	883.918	706.000	721.000	1.092.000
Delta su anno precedente		878.722	-177.918	15.000	371.000
Variazione su anno precedente		-49,85%	-20,13%	2,12%	51,46%

Come evidenziato nelle tabelle, il taglio dei passeggeri e dei conseguenti ricavi da traffico nel 2021 e 2022 è stato effettuato sulle caselle evidenziate in giallo ed ha espresso i nuovi valori riportati nella seconda tabella. Il 2020 è stato riportato sulla base dell'andamento annuale (consuntivo), sul 2022 e 2023 è stata stimata una contrazione rispettivamente del 60% e 40% rispetto ai ricavi conseguiti nel 2019.

In via conservativa non sono stati previsti nel PEF incrementi di ricavi da biglietti per effetto del trasferimento di viaggiatori da autolinee parallele alla tratta ferroviaria San Severo – Foggia. Questo potrà avvenire in esito all'azione programmatoria regionale di razionalizzazione dei servizi che al momento non è formalizzata.

#### **2.4 I COSTI DI PROCESSO E IL LORO ANDAMENTO NEL CORSO DEL CONTRATTO**

L'anno Base preso ad esame per la determinazione del recupero di efficienza ai fini del PEF e del PRO è l'anno 2020 e i valori consuntivati si riferiscono alla contabilità regolatoria relativa all'Impresa Ferroviaria, parte integrante del bilancio regolarmente approvato.

**I punti seguenti illustrano il contenuto di ciascuna voce che concorre a formare i costi operativi e le particolarità dei meccanismi di formazione di tali costi nel caso delle linee oggetto del redigendo CdS.**

Accesso infrastruttura – FdG. Questa voce include i canoni d'accesso da corrispondere da FdG divisione trasporto alla divisione Gestore Infrastrutture per le linee Foggia-Lucera e San Severo-Peschici.

Il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura è stato determinato in base al valore indicativo determinato all'atto dell'elaborazione del PEF.

Il valore di questa voce di costo, escludendo l'indice istat, rimane lo stesso nel corso del contratto perché è costante il programma di esercizio e quindi la richiesta di uso dell'infrastruttura.

Accesso infrastruttura – RFI. Include i canoni d'accesso corrisposti da FdG al gestore dell'infrastruttura nazionale per l'accesso all'infrastruttura tra Foggia e San Severo nonché per l'impiego delle stazioni di Foggia (per i treni di entrambe le linee) e San Severo (per i treni in servizio tra San Severo e la linea di Peschici).

Il valore del canone di accesso all'infrastruttura di linea è stato rilevato dal PIR dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in vigore all'atto dell'elaborazione del PEF. I valori dei canoni di uso delle stazioni sono stati ricavati dai valori storici fatturati all'impresa ferroviaria. I valori unitari futuri sono stati considerati costanti e uguali agli ultimi disponibili.

Il valore di questa voce di costo, a meno dell'adeguamento all'inflazione, rimane costante nel corso del contratto perché è costante il programma di esercizio e quindi la richiesta di uso dell'infrastruttura.

Energia – FdG. Costo dell'energia corrisposto al gestore dell'infrastruttura regionale ottenuto analiticamente in base al consumo per treno-km.

Il costo dell'energia elettrica è stato stimato in costanza di prezzo, atteso che la media dei prezzi dell'energia elettrica per i consumatori industriali dell'area Ue e in particolare dell'Italia non ha subito forti oscillazioni nel quinquennio 2014 -2019 (fonte Arera)

Il valore unitario del costo dell'energia (costo per treno-km) è stato stimato in base ai valori storici fatturati all'impresa ferroviaria e alle percorrenze corrispondenti, considerando le percorrenze come driver di questi costi. Per l'elaborazione del PEF il costo unitario dell'energia per treno-km è stato assunto costante nel corso della durata del contratto.

Dal momento che i treni-km a contratto sono costanti nel corso del contratto, il costo dell'energia iscritto a PEF rimane immutato quando si esclude l'adeguamento all'indice istat.

Energia – RFI. Costo dell'energia corrisposto al gestore dell'infrastruttura nazionale ottenuto analiticamente in base al consumo per treno-km.

Il costo unitario per treno-km è stato ottenuto con la formula parametrica resa disponibile dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sul PIR in vigore al momento dell'elaborazione del PEF del Contratto di Servizio.

Dal momento che i treni-km a contratto sono costanti nel corso del contratto, il costo dell'energia iscritto a PEF rimane immutato eccetto che per l'adeguamento all'inflazione.

Gestione circolazione. Comprende il costo del personale per la gestione della circolazione, le assicurazioni, il canone di disponibilità degli autoservizi sostitutivi, altri costi di processo. Il costo del personale tiene conto degli effetti sulla numerosità del personale del Decreto ANSF 14/2009 che ha richiesto di separare funzioni di gestione della circolazione precedentemente aggregate in singoli addetti.

I costi sono stati ottenuti con approccio microeconomico quindi partendo dagli effettivi costi storici a bilancio dei singoli fattori produttivi.

Il costo unitario del personale è un costo medio ottenuto dai costi storici al 2017, adeguati al 2020. Sono poi stati stimati adeguamenti contrattuali che potranno intervenire durante la vigenza del Contratto di Servizio. Il fabbisogno di personale è stato determinato in base alle esigenze di esercizio e di sicurezza ed è costante durante la vigenza del Contratto di Servizio.

I costi assicurativi sono stati ottenuti da comunicazione del broker assicurativo sia per i premi relativi alle polizze richieste per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria sia per i premi per l'assicurazione sui rotabili, questi ultimi calcolati in percentuale sul valore assicurato. Quest'ultimo è stato a sua volta determinato come la somma del valore storico di acquisto dei rotabili e degli incrementi di valore apportati fino all'anno al quale è riferito il premio assicurativo. Il valore delle assicurazioni per l'accesso all'infrastruttura è stato assunto costante per la durata del contratto (al netto di adeguamenti per l'inflazione). L'indice percentuale che moltiplica il valore assicurato per ricavare i premi assicurativi per il materiale rotabile è stato assunto costante. I costi assicurativi quindi variano con la programmata dismissione di rotabili e il conseguente inserimento nella flotta dei nuovi rotabili (conteggiati con l'intero valore d'acquisto).

I costi degli autoservizi sostitutivi sono stati stimati dal costo di disponibilità di tre bus e tre autisti chiedendo una valutazione del prezzo di mercato alla divisione FdG che produce autoservizi. La stima di costi degli autoservizi sostitutivi è stata considerata costante per la durata del contratto.

I costi di processo di gestione della circolazione sono stati ottenuti riclassificando i dati storici di bilancio del quinquennio 2013-2017, adeguati al 2020 e rapportando il valore ottenuto ai treni-km prodotti. Il valore medio del costo per treno-km è stato quindi assunto come stima dei costi unitari di processo per la gestione della circolazione validi per l'intera durata del Contratto di Servizio. Dal momento che i treni-km da produrre da CdS sono costanti, è costante l'andamento dei costi annuali di processo di gestione della circolazione al netto degli adeguamenti all'inflazione.

Condotta e scorta.

Valore che comprende i costi del personale per le due funzioni ed i rispettivi costi di processo. La numerosità del personale è imposta dalle norme di esercizio ed è recentemente aumentata a seguito dell'incremento di 2 unità del numero di istruttori alla condotta ed alla scorta richiesto in ossequio alle indicazioni dell'art.5 Decreto ANSF 14/2009.

I costi sono stati ottenuti partendo dagli effettivi costi storici a bilancio dei singoli fattori. Per quanto attiene la stima dei costi relativi al personale si è tenuto conto del turnover atteso, che consente di ridurre il costo totale anche in presenza di un potenziale incremento di produzione e d'organico. L'impatto di questi fattori è differenziato sulle due direttrici Foggia-Lucera e Foggia-San Severo-Peschici, in quanto gli accordi contrattuali di secondo livello non vengono applicati nel primo caso a tutto il personale, nel secondo al solo personale neoassunto.

Il costo unitario del personale è un costo medio ottenuto dai costi storici intervenuti fino al 2020. Trattandosi di costi medi, i costi unitari sono considerati costanti durante la vigenza del contratto, la variazione è legata agli adeguamenti contrattuali che potranno intervenire e all'incremento istat.

I costi di processo di condotta e scorta sono stati ottenuti dai valori a bilancio e rapportando tale valore ai treni-km prodotti. Il valore medio del costo per treno-km è stato quindi assunto come stima dei costi di processo per la condotta e la scorta valido per l'intera durata del Contratto di Servizio, al netto dell'adeguamento all'inflazione.

Il fabbisogno di personale e i treni-km da produrre, che sono i due driver di costo dei costi di condotta e scorta, sono costanti durante la vigenza del Contratto di Servizio.

Si annota che il fabbisogno di personale è stato stabilito in base alle esigenze di esercizio (produzione) e alle vigenti esigenze regolamentari di sicurezza.

#### Manutenzione.

I costi di manutenzione comprendono il costo del personale, il costo dei materiali per le operazioni di manutenzione effettuate direttamente ed i costi per le manutenzioni effettuate in service e gli altri costi di processo.

Il costo unitario del personale è un costo medio ottenuto dal monitoraggio dei costi al 2020. Trattandosi di costi medi, i costi unitari sono considerati costanti durante la vigenza del contratto. Il fabbisogno di personale è stato determinato in base alle esigenze previste di manutenzione ed è costante durante la vigenza del Contratto di Servizio.

Il costo dei materiali per la manutenzione è stato ottenuto considerando la media dei relativi dati storici (escludendo ciò che rientra nelle manutenzioni indicate al capoverso seguente) rapportata al numero di casse manutate, assunto come driver dei costi di manutenzione. La stima così ottenuta è un valore medio unitario assunto costante durante il Contratto di Servizio. Il costo complessivo dei materiali per la manutenzione varia all'uscita di servizio delle elettromotrici meno recenti (una cassa ciascuna) e all'ingresso in flotta dei nuovi elettrotreni (3 casse ciascuno). Aumenta quindi il valore del driver (numero di casse) e di conseguenza i costi dei materiali per la manutenzione. Completata la variazione della flotta, il valore complessivo del costo dei materiali di manutenzione rimane costante (al netto dell'inflazione), restando costanti il driver ed il costo unitario.

Il costo delle manutenzioni programmate è stato stimato dai valori di costo di ciascuna delle manutenzioni richieste per ciascun rotabile a scadenze determinate dalle percorrenze totalizzate (ad esempio al milione di km percorsi) o a scadenze temporali a partire dal momento dell'immissione in servizio (ad esempio: ogni anno, ogni quadriennio e così via). Il valore di ciascun intervento di manutenzione per ciascun tipo di rotabile è stato ottenuto dalle previsioni dei costi dell'impresa ferroviaria. Per i rotabili di futura immissione in servizio sono state assunte esigenze di manutenzione e costi uguali a quelli degli elettrotreni di più recente acquisto. I costi di ciascun intervento di manutenzione così individuati sono stati assunti, escludendo l'adeguamento inflattivo, costanti nel corso del contratto di servizio. L'andamento variabile del complesso dei costi delle manutenzioni programmate nel corso degli anni è dovuto alla presenza di gruppi di materiale rotabile che vanno contemporaneamente incontro a manutenzioni legate a scadenze temporali o chilometriche che comportano rilevanti oneri concentrati. La variazione nel tempo degli oneri di manutenzione è anche legata all'esclusione dal servizio a contratto delle tre elettromotrici ALe080 rimanenti e all'inserimento tra il 2025 e il 2027 di tre nuovi elettrotreni.

I costi di processo della manutenzione sono stati ottenuti riclassificando i dati storici di bilancio del quinquennio 2013-2017 e dagli adeguamenti intervenuti fino al 2020 e rapportando il valore ottenuto al numero di treni-km prodotti. Il valore medio del costo per treno-km è stato quindi assunto come stima dei costi unitari di processo per la gestione della circolazione validi per l'intera durata del Contratto di Servizio. Dal momento che i treni-km da produrre da CdS sono costanti, è costante l'andamento dei costi annuali di processo di gestione della circolazione al netto dell'adeguamento all'inflazione. E' stato incluso in questi costi il costo dell'energia destinata all'officina, assunto costante e pari alla media degli stessi costi per il quinquennio 2013-2017. Sono state considerate variazioni del prezzo dell'energia nel corso della vigenza del CdS da riferire all'adeguamento all'inflazione perché, come evidenziato nella sezione dedicata ai costi di energia per la trazione su linee FdG, il prezzo dell'energia non ha subito forti oscillazioni nel quinquennio 2014 -2019.

Il completamento del rinnovo del parco rotabile si associa ad un processo di razionalizzazione delle attività manutentive, che si prevede vengano concentrate nel solo impianto di Foggia, condotto a piena capacità operativa, e lasciando all'impianto di San Severo le sole funzioni di rimessa.

E' opportuno segnalare che le ridotte dimensioni del parco rotabile fanno sì che gli oneri associati ai programmi di manutenzione ciclica determinino un andamento erratico dei costi di manutenzione complessivi, rendendo tra l'altro poco leggibili le tendenze di efficientamento identificate dal PEF.

In particolare, va evidenziato che nel quinquennio storico di osservazione 2012-2016 questi oneri sono stati influenzati al ribasso dal recente rinnovo della flotta dei rotabili, i cui costi di manutenzione ciclica si riverberano nei periodi successivi (a partire dalle prime revisioni carrelli, effettuate nell'anno 2018).

**Pulizie.** Le pulizie sono fornite da imprese terze. Il costo delle pulizie è stato determinato a partire dai costi per la pulizia dei treni **per il 2017 rapportati al numero di casse, assunto come driver dei costi di pulizia. Gli incrementi dei costi delle pulizie riscontrabili sul PEF sono dovuti alla sostituzione di tre elettromotrici (ad una cassa ciascuna) con elettrotreni** (ciascuno a tre casse). Dal momento che il numero di casse dei treni impiegati per il servizio è il driver dei costi di pulizia, questi aumentano in corrispondenza del cambio di materiale rotabile (periodo 2025-2027) per poi rimanere costanti, escludendo l'adeguamento inflattivo, perché il parco rotabile rimane immutato.

**Commerciale.** Si tratta di costi che comprendono il personale commerciale, i servizi informatici, le provvigioni alle agenzie, i costi connessi alle biglietterie e alla raccolta degli incassi e altri costi di marketing. L'andamento in lieve incremento nell'arco della durata del redigendo CdS è dovuto all'atteso aumento delle provvigioni alle agenzie, diretta conseguenza degli aumenti di ricavi da biglietti, e all'adeguamento inflattivo.

Il costo unitario del personale commerciale è un costo medio ottenuto dai costi storici al 2017 e dagli adeguamenti intervenuti fino al 2020. Trattandosi di costi medi, i costi unitari sono considerati costanti durante la vigenza del contratto. Il fabbisogno di personale è stato determinato in base alle esigenze commerciali legate ai servizi oggetto del CdS ed è costante durante la vigenza del contratto. I valori di numerosità del personale sono stati determinati in ragione delle accresciute necessità derivanti dalla moltiplicazione dei canali di vendita e delle crescenti esigenze di customer care. Anche in relazione al dettato del c.461 L.244/2007, l'organico dell'area subisce un incremento consistente (da 1 a 4 unità), ciò nonostante, l'incidenza dei costi commerciali e di marketing si mantiene limitata (intorno al 7% del totale all'orizzonte 2033).

Il costo unitario dei servizi amministrativi ed informatici è stato ottenuto a partire dalla riclassificazione dei dati storici per il quinquennio 2013-2017 e dagli adeguamenti intervenuti fino al 2020, rapportando il valore al numero di persone impiegate per le funzioni commerciali, assunto come driver. Il costo di previsione è stato quindi stimato moltiplicando il costo unitario per il numero di impiegati commerciali. Questo numero è stato definito dall'IF e non prevede variazioni nel corso del contratto, al netto dell'inflazione. Il costo complessivo dei servizi amministrativi ed informatici risulta quindi costante nel corso del contratto (non considerando l'inflazione) essendo costanti i fattori che lo determinano.

Le provvigioni alle agenzie sono legate al valore dei titoli di viaggio venduti. È stata determinata l'incidenza percentuale complessiva delle provvigioni sul valore dei titoli di viaggio venduti. Questa è stata assunta come stima dell'incidenza delle provvigioni alle agenzie sul valore dei titoli venduti nel corso del contratto. Il risultante valore annuo complessivo delle provvigioni alle agenzie segue quindi lo stesso andamento delle previsioni dei ricavi da mercato.

Gli altri costi di marketing sono stati ottenuti considerando la media dei costi di marketing rapportata ai treni-km, impiegati come driver perché misura del servizio erogato. Questo valore medio è stato assunto come rappresentativo dei costi unitari di marketing per gli anni del contratto. I costi di marketing nel corso del contratto sono quindi ottenuti dal valore unitario moltiplicato per i treni-km erogati.



I costi di manutenzione, pulizia biglietterie e raccolta incassi sono stati ottenuti come stima da ridassificazione del bilancio più recente e considerati costanti nel corso del contratto, al netto dell'adeguamento all'inflazione.

Direzione e Amministrazione. Comprende i costi del personale (dirigenti e personale amministrativo) servizi informatici, uso dei fabbricati per le attività pertinenti e altri costi di processo. La numerosità di questa parte del personale rimane costante perché non sono previste variazioni organizzative che possano incidere sui costi di direzione ed amministrazione.

I costi unitari rispettivamente dei dirigenti e del personale amministrativo sono costi medi ottenuti dai costi storici al 2017 e dagli adeguamenti intervenuti fino al 2020. Trattandosi di costi medi, i costi unitari sono considerati costanti durante la vigenza del contratto eccetto che per gli adeguamenti contrattuali che potranno intervenire. Il fabbisogno di personale è stato determinato in base alle esigenze legate ai servizi oggetto del CdS ed è costante durante la vigenza del contratto.

Il costo d'uso dei fabbricati è stato determinato come stima del canone di locazione degli uffici utilizzati dalla direzione generale.

I costi di processo legati alla direzione e amministrazione sono stati ottenuti riclassificando i dati storici di bilancio del quinquennio 2013-2017 adeguati al 2020. Il valore di riferimento è stato rapportato nel periodo di vigenza del redigendo contratto, ai treni-km prodotti, e questo assunto come driver di questi costi. Il valore medio del costo per treno-km è stato quindi preso come stima dei costi unitari di processo della direzione e amministrazione validi per l'intera durata del CdS. Dal momento che i treni-km da produrre da CdS sono costanti, è costante l'andamento dei costi annuali di processo se considerato al netto dell'inflazione.

La seguente tabella riporta i costi di processo indicati nel PEF del redigendo CdS. Tutti i valori sono stati assunti dal PEF secondo il principio dei costi pertinenti, prendendo in esame unicamente i processi produttivi direttamente attinenti al servizio ferroviario sulle due direttrici in esame. I valori su cui è stato sviluppato il PEF e che sono riportati in questo PRO tengono conto dell'inflazione. Pertanto il confronto avverrà tra PEF e conto economico a consuntivo (CER).

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Accesso infrastruttura – FdG	1.190	1.496	1.509	1.523	1.536	1.550	1.564	1.578	1.592	1.607	1.621	1.636	1.650	1.650
Accesso infrastruttura – RFI	570	641	647	652	658	664	670	676	682	688	695	701	707	707
Energia – FdG	443	327	330	333	336	339	342	345	349	352	355	358	361	361
Energia – RFI	20	79	80	81	81	82	83	84	85	86	86	87	88	88
Accesso infrastruttura	2.223	2.543	2.566	2.589	2.612	2.636	2.660	2.684	2.708	2.732	2.757	2.782	2.807	2.807
Gestione circolazione	1.676	1.551	1.566	1.582	1.597	1.617	1.636	1.657	1.674	1.692	1.709	1.727	1.745	1.763
Condotta e scorta	2.377	2.561	2.584	2.607	2.631	2.655	2.679	2.703	2.734	2.765	2.796	2.828	2.860	2.893
Manutenzione	1.725	2.057	1.653	1.709	1.652	1.687	1.669	1.747	1.980	1.789	1.820	2.173	1.756	1.803
Pulizie	346	339	342	347	351	385	405	456	462	468	474	480	487	493
Commerciale	681	806	814	842	892	904	919	932	945	959	973	987	1.001	1.015
Direzione e Amministrazione	2.335	1.928	1.860	1.879	1.897	2.005	2.025	2.045	2.065	2.086	2.107	2.222	2.244	2.266
Costi di processo	11.363	11.785	11.384	11.554	11.632	11.888	11.992	12.224	12.569	12.490	12.636	13.199	12.899	13.041

## AMMORTAMENTI

La voce "Ammortamenti" dipende, oltre che dagli interventi di manutenzione ciclica e di revamping, dal piano degli investimenti previsto, descritto nel PRO, ed include oltre all'acquisto di nuovi treni, anche gli investimenti in tecnologia ed informatica.

CONTI ECONOMICI 2022 - 2033	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
12 ANNI - Valori in migliaia di euro												
Ammortamenti	1.336	1.256	994	431	480	719	839	681	681	681	617	526

Le quote di ammortamento degli elettrotreni oggetto di cofinanziamento inseriti nel PEF, si riferiscono esclusivamente alla parte dei beni acquisita da Ferrovie del Gargano.

#### REMUNERAZIONE CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN)

CONTO ECONOMICO 2022 - 2033	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
12 ANNI - Valori in migliaia di euro												
Remunerazione CIN	383	370	419	495	568	619	666	712	758	800	858	921

Il tasso di remunerazione del CIN previsto è pari a 6,23%, pari al WACC. (ex all. a) alla Delibera n. 65/2020 del 12 marzo 2020.

Il CIN è costituito da:

- Circolante Netto (cassa + attivo circolante – passivo circolante)
- Attivo Immobilizzato

La metodologia di applicazione del WACC è standard rispetto a quella applicata dai principali operatori finanziari nazionali e internazionali. I parametri di riferimento sono stati verificati e sono risultati in linea con le aziende del settore.

### 3. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA

#### 3.1 IL RECUPERO DI EFFICIENZA DEL COSTO OPERATIVO PER TRENO\*KM

##### 3.1.0 INTRODUZIONE

Sono riportati nelle tabelle seguenti gli indicatori di efficienza, produttività ed efficacia di cui all'annesso 2 della Delibera ART 120/2018.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA		
Nome	Formulazione	Note
Costo operativo per treno-km	costi operativi/treni-km	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.

INDICATORI DI EFFICIENZA - COSTI		
Nome	Formulazione	Note
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	
Costo manutenzione per ora di servizio dei treni	costi di manutenzione/ore servizio treni	Il costo di manutenzione include quello del personale addetto alla manutenzione
Costo manutenzione per treno-km	costi di manutenzione/treni-km	
Costo manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi	

INDICATORI DI EFFICIENZA - RICAVI		
Nome	Formulazione	Note
Ricavi da traffico per treno-km	ricavi da traffico/treni-km	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla

Ricavi da traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	vendita dei titoli di viaggio al netto dell'IVA.
Ricavi da traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	I ricavi totali sono dati dalla somma dei corrispettivi da contratto di servizio, dei ricavi da traffico e da altri ricavi.
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	
Ricavi da totali/pax-km	ricavi da totali/pax-km	
Coverage ratio	ricavi da traffico/costi operativi	

INDICATORI DI PRODUTTIVITA'		
Nome	Formulazione	Note
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	Costo del lavoro totale/n addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni.
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units.

INDICATORI DI EFFICACIA		
Nome	Formulazione	Note
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	Numero dei treni con ritardo inferiore ai 5 minuti (solo causa IF) in rapporto al numero dei treni effettivamente circolati
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	Il tempo è espresso in minuti
Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	Numero di treni effettivamente circolati nell'anno di riferimento in rapporto al numero di treni programmati.

### 3.1.1 INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA

Applicando quanto disposto dalla Misura 2.4 della Delibera ART 120/18, la Regione Puglia ha richiesto all'ART di rendere disponibili i valori percentuali relativi al recupero di efficienza del costo operativo, determinato sulla base della metodologia illustrata nell'Annesso 1 della Delibera ART 120/2018 utilizzando una funzione Cobb-Douglas, da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione degli obiettivi di efficienza. I valori resi disponibili dall'ART sono separati per linea e corrispondono ad una riduzione dei costi operativi unitari pari:

- al -4,89% per la linea Foggia-San Severo-Peschici;
- al -9,47% per la linea Foggia-Lucera.

Questi valori erano stati forniti con riferimento ad un periodo regolatorio di 5 anni, nell'ipotesi iniziale di un CdS di 15 anni di durata. Le tabelle che seguono riportano i parametri di efficienza operativa trasmessi dall'ART separatamente per ciascuna linea. Quest'ultima tabella è stata compilata per rendere confrontabili i valori storici e quelli concordati per il PRO. Va tuttavia rilevato che la confrontabilità completa non può essere ottenuta perché la ripartizione dei costi tra le due linee per il PRO è stata effettuata con criteri che fanno riferimento a driver di processo, diversi da quelli usati in passato per raccogliere i valori statistici. Inoltre, in considerazione dell'unificazione dell'esercizio sulle due linee in un unico CdS, si è calcolata la media ponderata dei due valori, che verrà assunta a riferimento per l'analisi del Contratto considerato nel suo complesso.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA (ART)	media linee (elab. su dati ART)	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
Linea Foggia-Lucera	euro/treno-km	6,503	5,654	6,995	6,497	5,603	7,002

Linea S. Severo Peschici	euro/treno-km	8,857	7,765	9,71	8,848	7,773	9,719
Media ponderata*	euro/treno-km	7,990	6,988	8,710	7,982	6,974	8,718

\*elaborazione su dati ART

Nel leggere questi dati sono state tenute presenti le seguenti considerazioni (sono richiamati tra parentesi paragrafi della relazione istruttoria della Delibera 120/18 da cui le considerazioni sono desunte):

- (paragrafi 2.2.3 e 2.4.51) il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo è da assumersi come riferimento, stando alla lettera della Delibera 120 e, analogamente, i valori degli indicatori di cui all'annesso 2 sono da assumere come termini di confronto. Il paragrafo 2.2.3 della relazione istruttoria in particolare chiarisce che "Ciò significa che, nel pieno rispetto delle prerogative degli enti affidanti e dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, la fissazione in concreto degli obiettivi di efficacia e di efficienza rimane in capo agli enti affidanti, i quali, nell'ambito dell'istruttoria di propria competenza, terranno conto dei valori elaborati dall'Autorità, da assumere come benchmark." Il concetto è ribadito al paragrafo 2.4.51.
- (paragrafo 2.4.29) la scelta della più idonea modalità di specificazione degli indicatori connessi al recupero di efficienza resta nella discrezionalità dell'EA, con riferimento sia alla loro tipologia, sia alla tempistica relativa all'accertamento ed alla verifica delle prestazioni;
- (paragrafo 2.4.37) la misura 2.8 del Documento non limita la scelta dell'EA ai fattori di contesto di cui all'elenco fornito, ma lascia la possibilità di inserire nel PRO ulteriori eventuali fattori ritenuti rilevanti, anche in relazione a fattori puntuali, come ad esempio il tasso di evasione, la qualità del servizio percepito dall'utenza, l'evoluzione delle tecnologie informatiche, l'accessibilità ed attrattività delle stazioni, ecc.
- (paragrafo 2.4.40) nello spiegare perché non sono stati compresi nei costi monitorati gli investimenti e gli ammortamenti, l'ART rileva che i costi di capitale hanno andamenti erratici. Va notato che lo stesso vale per una categoria di costi rilevante per l'efficientamento e significativa per entità: i costi di manutenzione. Nel caso di FdG stante il parco mezzi limitato con più mezzi che giungono contemporaneamente alle scadenze di manutenzione periodiche o in base alle percorrenze, la progressione dei costi operativi è fortemente influenzata e resa erratica dai picchi di costi di manutenzione che nel PEF in perfezionamento sono stati livellati con accantonamenti.

A fronte di quanto sopra esposto vanno anche considerate in modo articolato le condizioni operative di riferimento per la produzione del servizio ferroviario sulla rete oggetto del presente redigendo CdS, tenendo conto di fattori aggiuntivi come specificato al punto 8 della Misura 2 della Delibera 120/18 ("ai fini della individuazione degli obiettivi, l'EA tiene conto, tra l'altro, degli investimenti previsti in materiale rotabile ed in infrastrutture [...] e dei seguenti fattori di contesto: [...]"). Tra i fattori di contesto rilevanti si annoverano:

Per i servizi sulla linea Foggia-San Severo-Peschici

- il fatto che gli investimenti previsti determinino un incremento di offerta, valutata in posti-km, a sostanziale parità di treni-km prodotti, con contestuale necessità di rapportare i costi operativi anche ai posti-km;
- il fatto che gli investimenti in corso, finalizzati ad incrementare non soltanto il comfort ma anche l'affidabilità del servizio, a tutto vantaggio dell'utenza e dunque dell'attrattività del servizio stesso, abbiano come contropartita una maggiore attenzione per la manutenzione, anche ciclica, dei rotabili;
- il fatto che l'offerta ferroviaria sia in parte prodotta su una relazione che impone limitazioni di velocità per motivi di sicurezza (la parte più orientale della San Severo-Peschici) e in parte sia su un'infrastruttura tortuosa e acclive (la stessa San Severo-Peschici nel tratto di monte).

Per i servizi sulla linea Foggia-Lucera

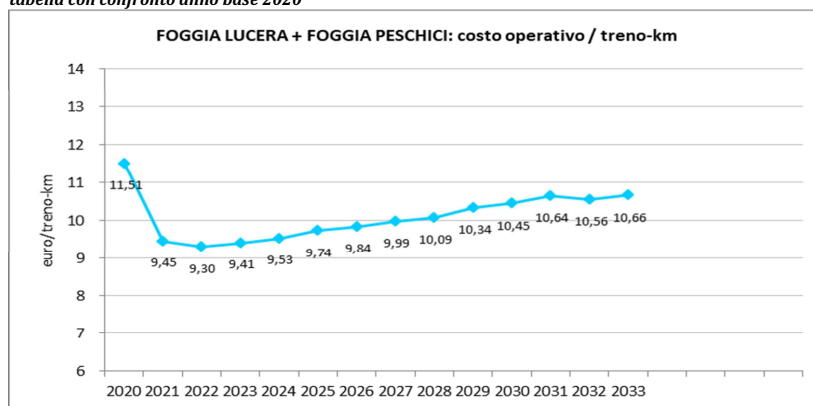
- il fatto che l'offerta ferroviaria in oggetto sia prodotta su una relazione molto breve, con contestuale limitazione all'efficienza tecnicamente conseguibile in termini di costi operativi per treno-km, a parità di condizioni esterne.

Stante quanto sopra esposto e atteso che il PEF sottostante il redigendo CdS è stato discusso e approvato dalle parti, queste hanno concordato come valori target dell'indicatore di efficienza operativa il valore che, per ciascun anno del periodo regolatorio, discende dai costi operativi iscritti a PEF e dalla produzione stabilita dal redigendo CdS.

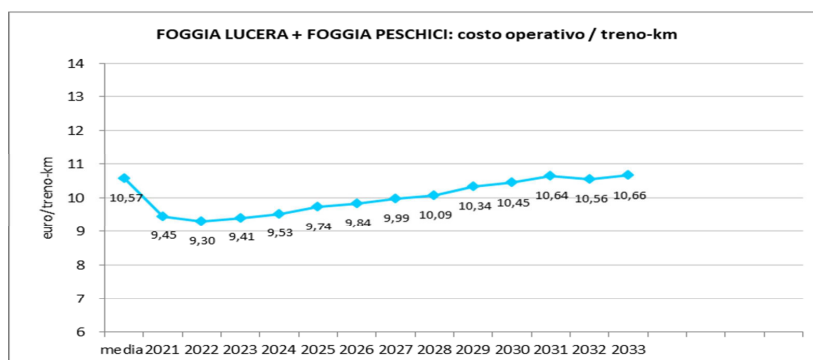
Inoltre al fine di rappresentare al meglio l'andamento della gestione vengono di seguito esposti tutti gli indicatori con comparazione sia sull'anno base 2020 che sulla media dell'ultimo triennio (2018/2020), per mitigare gli effetti Covid19 causati sull'ultima annualità consuntivata (2020).

Il trend costo operativo / treno km, per entrambe le linee, è così rappresentato:

**tabella con confronto anno base 2020**



**tabella con confronto media triennio 2018-2020**



In linea di massima l'efficientamento stimato nel primo periodo regolatorio deriva dall'aumento programmato del numero dei km e da una politica di razionalizzazione di costi operativi che si basa sulla ottimizzazione delle sinergie tra le due linee ferroviarie. In particolare i costi di manutenzione, sono stati recentemente efficientati con la costruzione e l'attrezzaggio di un capannone di manutenzione per elettrotreni ed elettromotrici nel deposito di Foggia e il trasferimento in tale stabilimento delle operazioni di manutenzione dei treni dedicati all'espletamento dei servizi oggetto di questo redigendo CdS dall'officina di San Severo, resa obsoleta dalle pratiche di manutenzione correnti e dall'evoluzione dei rotabili. Ad ulteriore supporto della lettura di questi dati si annota che il costo operativo riportato comprende gli accantonamenti previsti per livellare l'effetto dei costi di manutenzione concentrati in anni specifici a causa delle scadenze contemporanee di manutenzione per più elementi del parco rotabile.

Nel secondo e terzo periodo regolatorio i costi operativi rimangono sostanzialmente costanti, e la variazione è legata principalmente agli effetti inflazionistici, e all'aumento degli oneri di manutenzione dovuti all'incremento della flotta che permetterà di produrre più posti-km.

La tabella che segue riporta l'andamento del target dell'indicatore di efficienza operativa per il "complesso" dei servizi previsti dal redigendo CdS. Il costo operativo, coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018, non comprende i costi di accesso all'infrastruttura (pedaggi).

**tabella con confronto media triennio 2018-2020**

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA															
Periodi regolatori				I periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		media 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo / treno-km	euro/ treno-km	10,57	9,45	9,30	9,41	9,53	9,74	9,84	9,99	10,09	10,34	10,45	10,64	10,56	10,66
variazione su media 2018-2020		-	0,00%	-11,95%	-10,99%	-9,84%	-7,87%	-6,84%	-5,50%	-4,54%	-2,10%	-1,13%	0,73%	-0,10%	0,88%
media periodo regolatorio su base triennale				-10,93%			-6,74%			-2,59%			0,50%		
media periodo regolatorio su base quinquennale				-9,50%											

Nel dettaglio la riduzione del costo operativo nel primo periodo regolatorio (2022/2024) evidenzia un efficientamento complessivo del 10,93 %, considerando come base di riferimento i dati consuntivi medi del triennio 2018-2020.

L'efficientamento conseguito ha reso possibile una previsione di riduzione del corrispettivo del 1,45% a partire dall'anno 2027, e sino alla fine del periodo contrattuale.

### 3.1.2 INDICATORI DI EFFICIENZA - COSTI

Gli indicatori di efficienza-costi, così come definiti dalla Delibera 120/18, sono riportati con i valori obiettivo risultanti dal PEF sottostante il redigendo CdS, che è stato discusso e approvato dalle parti. Queste hanno concordato come valori target dell'indicatore di efficienza operativa il valore che, per ciascun anno del periodo regolatorio, discende dai costi iscritti a PEF e dalla produzione stabilita dal redigendo CdS. Si annota che il costo operativo considerato, coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018, non comprende i costi di accesso all'infrastruttura (pedaggi).

**Tabella degli indicatori efficienza costi confronto anno base 2020**

INDICATORI DI EFFICIENZA - COSTI															
Periodi regolatori				I periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo/posto-km	euro/ posto-km	0,076	0,062	0,057	0,057	0,058	0,059	0,053	0,048	0,049	0,050	0,050	0,051	0,051	0,051
costo operativo/pax-km	euro/ pax-km	0,778	0,774	0,508	0,308	0,312	0,319	0,323	0,327	0,330	0,339	0,342	0,349	0,346	0,349
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	114,154	128,116	102,933	106,418	102,857	105,041	103,959	108,805	123,317	111,404	113,372	135,363	109,345	112,301
costo manutenzione/treni-km	euro/ treno-km	2,049	2,016	1,619	1,674	1,618	1,653	1,636	1,712	1,940	1,753	1,784	2,130	1,720	1,767
costo manutenzione/costi operativi	indice	17,81%	21,32%	17,41%	17,80%	16,99%	16,98%	16,62%	17,14%	19,24%	16,94%	17,07%	20,01%	16,30%	16,58%
costo manutenzione/h servizio treni	euro/ h	119,712	128,116	119,499	120,060	120,626	121,283	121,903	122,616	123,317	133,923	134,639	135,363	123,739	124,478
costo manutenzione/treni-km	euro/ treno-km	2,149	2,016	1,880	1,889	1,898	1,908	1,918	1,929	1,940	2,107	2,118	2,130	1,947	1,958
costo manutenzione/costi operativi	indice	18,67%	21,32%	20,21%	20,08%	19,92%	19,60%	19,48%	19,32%	19,24%	20,37%	20,28%	20,01%	18,44%	18,37%

Inoltre al fine di rappresentare al meglio l'analisi degli indicatori viene di seguito esposta la comparazione con i dati medi dell'ultimo triennio(2018/2020) , per mitigare gli effetti Covid causati sull'ultima annualità consuntivata (2020).

**Tabella degli indicatori efficienza costi confronto media triennio 2018-2020**

INDICATORI DI EFFICIENZA - COSTI															
Periodi regolatori				I periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		media	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo/posto-km	euro/posto-km	0,069	0,058	0,057	0,057	0,058	0,059	0,053	0,048	0,049	0,050	0,050	0,051	0,051	0,051
costo operativo/pax-km	euro/pax-km	0,394	0,774	0,508	0,308	0,312	0,319	0,323	0,327	0,330	0,339	0,342	0,349	0,346	0,349
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	116,742	128,116	102,933	106,418	102,857	105,041	103,959	108,805	123,317	111,404	113,372	135,363	109,345	112,301
costo manutenzione/treno-km	euro/treno-km	2,046	2,016	1,619	1,674	1,618	1,653	1,636	1,712	1,940	1,753	1,784	2,130	1,720	1,767
costo manutenzione/costi operativi	indice	19,36%	21,32%	17,41%	17,80%	16,99%	16,98%	16,62%	17,14%	19,24%	16,94%	17,07%	20,01%	16,30%	16,58%
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	118,612	128,116	119,499	120,060	120,626	121,283	121,903	122,616	123,317	133,923	134,639	135,363	123,739	124,478
costo manutenzione/treno-km	euro/treno-km	2,078	2,016	1,880	1,889	1,898	1,908	1,918	1,929	1,940	2,107	2,118	2,130	1,947	1,958
costo manutenzione/costi operativi	indice	19,67%	21,32%	20,21%	20,08%	19,92%	19,60%	19,48%	19,32%	19,24%	20,37%	20,28%	20,01%	18,44%	18,37%

#### Costo operativo/posto- Km

Al termine del primo periodo regolatorio si attende una riduzione:

- rispetto all'anno 2020, del 23,68%; (effetto covid)
- rispetto alla media triennale 2018-2020 del 15,94%;
- mentre la riduzione attesa rispetto ai parametri medi storici forniti dall'Art è del 19,44%.

Negli anni successivi del redigendo CdS l'obiettivo è un costo operativo per posto-km costante. I valori target per gli anni seguenti l'inserimento dei tre nuovi elettrotreni sono conservativi perché non tengono conto dei posti-km in più offerti a parità di treni-km sulla tratta San Nicandro-San Severo-Foggia dal momento che gli strumenti regionali per l'eliminazione delle autolinee parallele non sono ancora perfezionati. Si rammenta tuttavia che il PEF a fronte dell'efficientamento del primo periodo regolatorio, e congiuntamente all'eventuale trasferimento di viaggiatori dalle autolinee parallele per l'entrata in funzione del nuovo materiale rotabile, una riduzione del corrispettivo kilometrico inflazionato del 1,445% per la linea Foggia-San Severo-Peschici; in valori assoluti da euro 9,23 ad euro 9,18 a far data dal 2027.

#### Costo operativo/pax- km

Al termine del primo periodo regolatorio si attende una riduzione:

- rispetto all'anno 2020, del 50,90%; (effetto Covid)
- rispetto alla media triennale 2018-2020 del 20,81%
- mentre la riduzione attesa rispetto ai parametri medi storici forniti dall'Art è del 25,71%.

Il costo operativo per passeggero-km è fortemente influenzato anche per gli anni 2021 e 2022 dall'attesa riduzione di passeggeri-km legata all'emergenza covid-19 ed alle sue conseguenze più ampie in termini di bisogni di mobilità delle persone.

Non è stato inserito nei calcoli l'aumento di passeggeri-km che avverrebbe in seguito all'eliminazione delle autolinee parallele alla ferrovia tra San Severo e Foggia, operazione per la quale è funzionale l'esercizio della tratta con composizioni doppie di elettrotreni. Tale scelta conservativa è stata effettuata perché l'eliminazione delle autolinee parallele, per quanto discussa nel corso delle interlocuzioni per questo Contratto di Servizio, non è ancora prevista dagli strumenti di pianificazione dei trasporti pubblici della Regione.

#### Costo manutenzione/h servizio treni

Al termine del primo periodo regolatorio si attende una variazione:

- rispetto all'anno 2020, una riduzione del 9,90%;
- rispetto alla media triennale 2018-2020, una riduzione del 11,89%
- mentre si registra un incremento atteso del 21,23% rispetto ai parametri medi storici forniti dall'Art.

La variabilità nel tempo dei costi di manutenzione è legata, come già notato, al parco rotabili di dimensioni contenute ed alla necessità di sottoporre più unità coeve del parco a manutenzione particolarmente onerose negli stessi anni.

Costo manutenzione/treni-km (senza accantonamenti rif. Indice 2020: € 2,049)

Al termine del primo periodo regolatorio si attende una variazione:

- rispetto all'anno 2020, una riduzione del 21,03%;
- rispetto alla media triennale 2018-2020, una riduzione del 20,91%
- mentre si registra un incremento atteso del 2,93% rispetto ai parametri medi storici forniti dall'Art.

Costo manutenzione/costi operativi (senza accantonamenti rif. Indice 2020: 17,81%)

Al termine del primo periodo regolatorio si attende una riduzione:

- rispetto all'anno 2020, del 4,60%;
- rispetto alla media triennale 2018-2020, del 12,24%
- mentre si registra una riduzione del 2,93% rispetto ai parametri medi storici forniti dall'Art.

Si apprezza dalle tabelle di valori target coerenti con il PEF la riduzione dell'incidenza dei costi di manutenzione sui costi operativi conseguita nell'arco del primo triennio di CdS con l'esclusione dal servizio delle elettromotrici ALE80. Si annota, inoltre, che i costi di manutenzione sono stati recentemente efficientati con la costruzione e l'attrezzaggio di un capannone di manutenzione per elettrotreni nel deposito di Foggia e il trasferimento in tale stabilimento delle operazioni di manutenzione dei treni dedicati all'espletamento dei servizi oggetto di questo redigendo CdS dall'officina di San Severo. L'impiego di quest'ultima era stato reso obsoleto dalle pratiche di manutenzione correnti e dall'evoluzione dei rotabili. La localizzazione dell'officina a Foggia ha reso disponibile l'impianto di manutenzione in una località che è parte dei percorsi di entrambe le linee eliminando così la necessità di trasferimenti da/verso San Severo per i rotabili non impiegati sul Gargano.

Le righe in grigio della tabella considerano i tre indicatori di efficienza costi relativi alla manutenzione comprensivi degli accantonamenti pianificati nel PEF allegato al redigendo CdS per attenuare gli effetti delle variazioni del costo di manutenzione.

Le tabelle che seguono riportano i parametri efficienza costi trasmessi dall'ART separatamente per ciascuna linea e una tabella con la media pesata delle due linee elaborata sulla base dei dati storici ART. Quest'ultima tabella è stata compilata per rendere confrontabili i valori storici e quelli concordati per il PRO. Va tuttavia rilevato che la confrontabilità completa non può essere ottenuta perché la ripartizione dei costi tra le due linee per il PRO è stata effettuata con criteri che fanno riferimento a driver di processo, diversi da quelli usati in passato per raccogliere i valori statistici.

Con riferimento agli indicatori che includono il costo operativo si rimanda ai fattori di contesto già discussi mentre si rimarca che i valori degli indicatori che si riferiscono ai passeggeri-km per il 2021 e 2022 non possono essere nella traccia dei dati storici perché riflettono la situazione dovuta alla riduzione di passeggeri causata dal covid-19. Gli obiettivi per i parametri riguardanti i costi operativi sono compresi negli intervalli ottenuti dalla media pesata dei dati storici ART, avendo cura di non confrontare i dati del costo operativo/pax-km per il 2021 e 2022 perché influenzati negativamente dalla riduzione di passeggeri-km causata dal covid-19.

Non emergono significativi scostamenti dagli obiettivi.

<b>EFFICIENZA-COSTI (ART)</b>	<b>Foggia-Lucera</b>	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
costo operativo/posto-km	euro/posto-km	0,042	0,038	0,045	0,042	0,037	0,045
costo operativo/pax-km	euro/pax-km	0,191	0,176	0,206	0,19	0,174	0,206
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	59,433	31,5	84,021	59,413	31,216	84,021



costo manutenzione/treno-km	euro/treno-km	0,969	0,515	1,374	0,969	0,51	1,374
costo manutenzione/costi operativi	indice	14,68%	9,11%	20,25%	14,68%	9,11%	20,25%

EFFICIENZA-COSTI (ART)	S.Severo-Peschici	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
costo operativo/posto-km	euro/posto-km	0,090	0,065	0,117	0,090	0,065	0,117
costo operativo/pax-km	euro/pax-km	0,553	0,371	0,737	0,552	0,371	0,730
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	104,306	70,873	127,175	104,211	70,873	127,302
costo manutenzione/treno-km	euro/treno-km	1,924	1,250	2,477	1,922	1,250	2,479
costo manutenzione/costi operativi	indice	21,73%	13,94%	26,47%	21,73%	13,94%	26,47%

EFFICIENZA-COSTI	media linee (elab. su dati ART)	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
costo operativo/posto-km	euro/posto-km	0,072	0,055	0,090	0,072	0,055	0,090
costo operativo/pax-km	euro/pax-km	0,420	0,299	0,541	0,419	0,298	0,537
costo manutenzione/h servizio treni	euro/h	87,780	56,372	111,282	87,713	56,268	111,362
costo manutenzione/treno-km	euro/treno-km	1,572	0,979	2,071	1,571	0,977	2,072
costo manutenzione/costi operativi	indice	19,13%	12,16%	24,18%	19,13%	12,16%	24,18%

Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa rispetto ai costi durante il periodo di affidamento del CdS, presentati in precedenza, sono riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al CdS redigendo.

### 3.1.3 INDICATORI DI EFFICIENZA - RICAVI

Le Parti hanno concordato i seguenti valori target per gli indicatori di efficienza – ricavi

Tabella degli indicatori efficienza ricavi confronto anno base 2020

INDICATORI DI EFFICIENZA – RICAVI															
Periodi regolatori		I periodo regolatorio				II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio			
Anni di vigenza del redigendo CdS		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ricavi da traffico/treno-km	euro/ treno-km	1,050	0,692	0,707	1,070	1,834	1,850	1,890	1,907	1,924	1,942	1,959	1,977	1,995	2,013
ricavi da traffico/posti-km a sedere	euro/ posto-km	0,007	0,005	0,004	0,007	0,011	0,011	0,010	0,009	0,009	0,009	0,009	0,010	0,010	0,010
ricavi da traffico/pax-km	euro/ pax-km	0,071	0,057	0,039	0,035	0,060	0,061	0,062	0,062	0,063	0,064	0,064	0,065	0,065	0,066
ricavi totali/ treno-km	euro/ treno-km	12,949	9,518	9,612	10,056	10,901	10,999	11,121	11,136	11,236	11,337	11,439	11,542	11,646	11,751
ricavi totali/posti-km a sedere	euro/ posto-km	0,085	0,063	0,059	0,061	0,067	0,067	0,060	0,054	0,054	0,055	0,055	0,056	0,056	0,057
ricavi da totali/pax-km	euro/ pax-km	0,868	0,780	0,525	0,329	0,357	0,360	0,364	0,365	0,368	0,371	0,375	0,378	0,382	0,385
ricavi da traffico/costi operativi (coverage ratio)	indice	9,12%	7,32%	7,60%	11,38%	19,25%	19,01%	19,20%	19,10%	19,08%	18,77%	18,75%	18,57%	18,90%	18,88%

Tabella degli indicatori efficienza ricavi confronto media triennio 2018-2020

INDICATORI DI EFFICIENZA - RICAVI																
Periodi regolatori			I periodo regolatorio				II periodo regolatorio				III periodo regolatorio				IV periodo regolatorio	
Anni di vigenza del redigendo CdS		media	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
ricavi da traffico/treno-km	euro/ treno-km	1,656	0,692	0,707	1,070	1,834	1,850	1,890	1,907	1,924	1,942	1,959	1,977	1,995	2,013	
ricavi da traffico/posti-km a sedere	euro/ posto-km	0,011	0,004	0,004	0,007	0,011	0,011	0,010	0,009	0,009	0,009	0,009	0,010	0,010	0,010	
ricavi da traffico/pax-km	euro/ pax-km	0,054	0,057	0,039	0,035	0,060	0,061	0,062	0,062	0,063	0,064	0,064	0,065	0,065	0,066	
ricavi totali/ treno-km	euro/ treno-km	13,003	9,518	9,612	10,056	10,901	10,999	11,121	11,136	11,236	11,337	11,439	11,542	11,644	11,751	
ricavi totali/posti-km a sedere	euro/ posto-km	0,084	0,058	0,059	0,061	0,067	0,067	0,060	0,054	0,054	0,055	0,055	0,056	0,056	0,057	
ricavi da traffico/pax-km	euro/ pax-km	0,427	0,780	0,525	0,329	0,357	0,360	0,364	0,365	0,369	0,371	0,375	0,378	0,382	0,385	
ricavi da traffico/costi operativi (coverage ratio)	indice	15,68%	7,32%	7,60%	11,38%	19,25%	19,01%	19,20%	19,10%	19,08%	18,77%	18,75%	18,57%	18,90%	18,88%	

Si rammenta che per i primi due anni, del primo periodo regolatorio i ricavi da traffico sono stati ridotti rispettivamente del 60% e 40% rispetto al valore inizialmente atteso per tener conto delle risultanze della crisi sanitaria causata dal covid-19 e della conseguente riduzione degli spostamenti.

L'incremento dei ricavi da traffico negli anni dal 2024 e seguenti è legato solo agli incrementi tariffari illustrati nella sezione CdS. La produzione rimane immutata lungo la validità del redigendo CdS.

L'andamento degli incrementi tariffari è stato armonizzato con il miglioramento del servizio offerto ai passeggeri in quanto strettamente connesso all'immissione di nuovi e più moderni rotabili ed agli investimenti tecnologici.

Gli incrementi tariffari sono inoltre coerenti con quelli del CdS stipulato dalla Regione Puglia con altra impresa ferroviaria che opera sulla tratta Foggia-San Severo servita anche dai treni FdG della linea Foggia-San Severo-Peschici. Agli utenti viene così garantita la stessa tariffa a parità di viaggio indipendentemente dall'impresa ferroviaria utilizzata.

Il possibile aumento di viaggiatori e di ricavi dovuto all'eliminazione delle autolinee parallele tra San Severo e Foggia non è stato considerato per operare una stima conservativa dal momento che i provvedimenti necessari non sono ancora compresi negli strumenti di pianificazione della Regione.

Le variazioni osservabili per i parametri relativi ai ricavi totali sono legate alla dinamica in aumento delle tariffe, stabilita dalla Regione, ed alla prevista variazione in diminuzione dei corrispettivi chilometrici per la linea Foggia-San Severo-Peschici richiamata al paragrafo precedente a fronte di una produzione chilometrica costante.

Il coverage ratio, rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, è in aumento nel corso del contratto giungendo al 19,25% al termine del primo periodo regolatorio e al 18,88% al termine del redigendo CdS.

Le tabelle che seguono riportano i parametri efficienza ricavi trasmessi dall'ART separatamente per ciascuna linea e una tabella con la media pesata delle due linee elaborata sulla base dei dati storici ART. Quest'ultima tabella è stata compilata per rendere confrontabili i valori storici e quelli concordati per il PRO.

Per la lettura delle tabelle si annota come in precedenza che i ricavi per gli anni 2022-2023 sono ridotti per effetto dell'emergenza covid-19.

EFFICIENZA-RICAVI	Foggia-Lucera	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
ricavi da traffico/treno-km	euro/treno-km	1,821	1,591	2,088	1,820	1,577	2,090
ricavi da traffico/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,012	0,011	0,013	0,012	0,011	0,013
ricavi da traffico/pax-km	euro/pax-km	0,053	0,050	0,059	0,053	0,049	0,059
ricavi totali/treno-km	euro/treno-km	7,711	7,226	8,453	7,703	7,161	8,462
ricavi totali/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,050	0,048	0,053	0,050	0,048	0,053
ricavi da totali/pax-km	euro/pax-km	0,226	0,214	0,237	0,226	0,215	0,237
coverage ratio	indice	27,99%	26,37%	29,85%	27,99%	26,37%	29,85%

EFFICIENZA-RICAVI	S.Severo.Peschici	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
ricavi da traffico/treno-km	euro/treno-km	0,933	0,655	1,312	0,933	0,649	1,312

ricavi da traffico/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,009	0,007	0,012	0,009	0,007	0,012
ricavi da traffico/pax-km	euro/pax-km	0,055	0,053	0,057	0,055	0,053	0,056
ricavi totali/treni-km	euro/treno-km	12,477	12,017	12,990	12,463	11,909	12,990
ricavi totali/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,126	0,104	0,153	0,126	0,104	0,153
ricavi da totali/pax-km	euro/pax-km	0,778	0,538	1,043	0,776	0,538	1,034
coverage ratio	indice	10,55%	7,60%	14,64%	10,55%	7,60%	14,64%

EFFICIENZA-RICAVI	media linee (elab. su dati ART)	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
ricavi da traffico/treni-km	euro/treno-km	1,260	1,000	1,598	1,260	0,991	1,599
ricavi da traffico/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,010	0,008	0,012	0,010	0,008	0,012
ricavi da traffico/pax-km	euro/pax-km	0,054	0,052	0,058	0,054	0,052	0,057
ricavi totali/treni-km	euro/treno-km	10,722	10,253	11,319	10,710	10,160	11,322
ricavi totali/posti-km a sedere	euro/posto-km	0,098	0,083	0,116	0,098	0,083	0,116
ricavi totali/pax-km	euro/pax-km	0,575	0,419	0,746	0,573	0,419	0,740
coverage ratio	indice	16,97%	14,51%	20,24%	16,97%	14,51%	20,24%

Gli unici indicatori che presentano scarti in difetto riguardano i ricavi totali per treni-km, ricavi totali per posti –km a sedere e ricavi totali per passeggero-km: si evidenzia peraltro che in tal caso lo scarto risulta in favore di efficienza, in quanto rispecchia un corrispettivo pubblico per unità di traffico inferiore a quanto sintetizzato dall'ART. La tendenza assunta dal PRO rappresenta in questo caso la prosecuzione del percorso di efficientamento già avviato da Ferrovie del Gargano con il progressivo rinnovo del parco, che ha consentito di incrementare i posti-km offerti, e le frequentazioni del servizio, a fronte di dinamiche di costo contenute.

Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa rispetto ai ricavi da traffico durante il periodo di affidamento del contratto di servizio, presentati in precedenza, sono riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria al netto della disciplina in materia di politica tariffaria e comunque nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al Contratto di Servizio redigendo.

### 3.1.4 INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ

La tabella seguente riporta gli obiettivi concordati tra le Parti per gli indicatori di produttività.

**Tabella degli indicatori di produttività confronto anno base 2020**

Periodi regolatori	Anni di vigenza del redigendo CdS	INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ													
		I periodo regolatorio				II periodo regolatorio				III periodo regolatorio				IV periodo regolatorio	
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo del lavoro totale/n. addetti totali	euro/addetto FTE	60.174	66.335	66.427	66.51	66.174	66.408	66.432	66.457	66.576	66.666	66.816	67.142	67.293	67.384
treni-km/n. addetti operativi	treni-km/ addetto FTE	18.707	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678	22.678
treni-km/n. addetti totali	treni-km/ addetto FTE	9.789	11.730	11.667	11.667	11.667	11.730	11.730	11.730	11.730	11.730	11.730	11.597	11.597	11.597

Il costo del lavoro totale per numero addetti totale nel 2020 evidenzia, rispetto alla media Art, un efficientamento del 5,23% per il turnover effettuato. Tale efficientamento viene assorbito a fine periodo regolatorio (2024) per gli incrementi contrattuali previsti e per l'adeguamento inflattivo.

Non sono previste nel redigendo CdS e nel PEF allegato variazioni delle produzioni o dell'organico (recentemente ampliato per far fronte a necessari adeguamenti regolamentari e per sviluppare le azioni di marketing) quindi il valore del primo indicatore è influenzato esclusivamente dagli adeguamenti contrattuali e dall'inflazione mentre il secondo e terzo indicatore hanno valori costanti.

Le tabelle che seguono riportano i parametri di produttività trasmessi dall'ART separatamente per ciascuna linea e una tabella con la media pesata sui treni-km per linea dei parametri storici ART. Quest'ultima tabella è stata compilata per rendere confrontabili i valori storici e quelli concordati per il PRO. Va tuttavia rilevato che la confrontabilità completa non può essere ottenuta perché la ripartizione dei costi tra le due linee per il PRO è stata effettuata con criteri che fanno riferimento a driver di processo, diversi da quelli usati in passato per raccogliere i valori statistici.

PRODUTTIVITA'	Foggia-Lucera	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
Costo del lavoro totale/n addetti totali	euro/addettoFTE	51.589,56	46.066,53	56.951,33	51.537,58	45.651,52	56.951,33
treni-km/n. addetti operativi	treni-km/addettoFTE	19.289,21	18.734,65	19.889,89	19.289,21	18.734,65	19.889,89
treni-km/n. addetti totali	treni-km/addettoFTE	12.145,23	11.321,20	13.623,22	12.145,23	11.321,20	13.623,22

PRODUTTIVITA'	S.Severo.Peschici	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
Costo del lavoro totale/n addetti totali	euro/addettoFTE	70.429,48	64.776,85	78.049,71	70.348,53	64.841,69	78.127,83
treni-km/n. addetti operativi	treni-km/addettoFTE	29.926,31	29.057,75	31.333,42	29.926,31	29.057,75	31.333,42
treni-km/n. addetti totali	treni-km/addettoFTE	15.138,47	13.024,13	16.238,03	15.138,47	13.024,13	16.238,03

PRODUTTIVITA'	media linee (elab. su dati ART)	media (a)	min (a)	max (a)	media (b)	min (b)	max (b)
Costo del lavoro totale/n addetti totali	euro/addettoFTE	63.491,01	57.886,11	70.279,48	63.420,73	57.774,23	70.328,83
treni-km/n. addetti operativi	treni-km/addettoFTE	26.008,82	25.255,90	27.118,93	26.008,82	25.255,90	27.118,93
treni-km/n. addetti totali	treni-km/addettoFTE	14.036,10	12.396,97	15.275,03	14.036,10	12.396,97	15.275,03

Gli scarti riscontrati in termini di produttività per addetto possono essere spiegati alla luce del citato adeguamento di organico conseguente alle prescrizioni ANSF.

### 3.1.5 INDICATORI DI EFFICACIA

Le parti hanno concordato i seguenti valori obiettivo per gli indicatori di efficacia.

INDICATORI DI EFFICACIA													
Periodi regolatori		I periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio		
Anni di vigenza del CdS		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
n. treni in orario/n. treni circolati	Indice %	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%
tempo di ritardo/tempo di percorrenza	Indice %	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
n. treni circolati/n. treni programmati	Indice %	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%

Gli indicatori individuati tengono conto dell'efficacia storicamente molto elevata dei servizi forniti da FdG: a fronte del 95% richiesto dai trascorsi CdS per il rapporto n. treni in orario/n. treni circolati, i valori effettivamente realizzati sono oltre il 98% per il 2019 per il complesso delle due linee (in dettaglio oltre il 98% per la linea Foggia-San Severo- Peschici e oltre il 97% per la linea Foggia-Lucera). L'indicatore obiettivo mira quindi a conservare l'elevato livello di servizio già riscontrato in anni precedenti, che è soddisfacente e difficilmente migliorabile.

L'obiettivo per il rapporto tempo di ritardo/tempo di percorrenza è anch'esso in continuità con gli ottimi valori ottenuti negli ultimi anni. Si precisa che per l'obiettivo 'rapporto tempo di ritardo/tempo di percorrenza' il tempo di ritardo andrà calcolato considerando i soli ritardi dei treni con ritardo maggiore di 5 minuti (dovuto all'IF) rapportato al totale dei treni circolati.

L'elevato valore del rapporto n. treni circolati/n. treni programmati è anch'esso in continuità con le prestazioni già realizzate e sarà assicurato dall'elevata affidabilità del materiale rotabile, la cui modernizzazione verrà completata con gli investimenti previsti nel presente redigendo CdS.

Come previsto dalla Delibera 16/2018 dell'ART, l'allegato 3 al redigendo CdS "Condizioni Minime di Qualità" prevede ulteriori indicatori di regolarità e puntualità.

I valori di riferimento trasmessi dall'ART alla Regione Puglia per gli indicatori di efficacia sono riferiti separatamente alle due linee, coerentemente con l'iniziale presenza di contratti di servizio separati. Per quanto gli indicatori discussi in questo PRO facciano riferimento al redigendo CdS nel suo complesso, quindi considerando insieme le due linee, si riportano nel seguito i valori ART commentandoli rispetto alle prestazioni attese dal PRO per questo redigendo CdS.

<b>PUNTUALITA'</b>	<b>Foggia-Lucera</b>	media	min	max
<b>n.treni in orario/n. treni circolati</b>	indice	99,75%	99,67%	99,79%
<b>tempo ritardo/tempo di percorrenza</b>	indice	0,25%	0,21%	0,33%
<b>n.treni circolati/n.treni programmati</b>	indice	98,24%	92,45%	100%

<b>PUNTUALITA'</b>	<b>S.Severo.Peschici</b>	media	min	max
<b>n.treni in orario/n. treni circolati</b>	indice	98,57%	97,63%	99,03%
<b>tempo ritardo/tempo di percorrenza</b>	indice	1,75%	1,09%	2,18%
<b>n.treni circolati/n.treni programmati</b>	indice	99,84%	99,58%	100%

Il n. treni in orario/n. treni circolati individuato per il PRO è coerente con la necessità di mediare le diverse situazioni delle due linee. Il valore obiettivo è quindi inferiore al minimo per la Foggia-Lucera ma superiore al minimo per la linea Foggia-San Severo-Peschici.

Il valore tempo ritardo/tempo di percorrenza non è immediatamente confrontabile con quello inserito a PRO perché quest'ultimo è riferito all'insieme dei treni circolati, come illustrato sopra, mentre quello fornito dall'ART è mediato sui treni km.

Il valore del rapporto n.treni circolati/n.treni programmati per l'intero redigendo contratto oggetto di questo PRO è riferito a prestazioni mediate per le due linee ed è decisamente superiore al valore medio per la linea Foggia-Lucera.

Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa in termini di produttività durante il periodo di affidamento del contratto di servizio presentati innanzi sono riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria e comunque nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al Contratto di Servizio redigendo.

#### 4. RIPARTIZIONE DEL RISCHIO

Per quanto attiene la gestione del rischio afferente al raggiungimento delle prestazioni in tema di recupero di efficienza, come innanzi descritto, il rischio del mancato raggiungimento degli indicatori di performance è in capo all'impresa ferroviaria, nel rispetto della matrice dei rischi di cui al contratto redigendo.

L'unica componente di rischio lasciata in capo all'EA è la quota di rischio relativa alla politica tariffaria nell'indicatore di "efficienza operativa – ricavi".

Inoltre il redigendo Contratto di Servizio, tramite gli articoli in esso compresi e la matrice dei rischi, disciplinerà le modalità di ripartizione del rischio tra la Regione Puglia e le Ferrovie del Gargano coerentemente con quanto disposto dalla Delibera ART 49/2015.

Il monitoraggio di quanto previsto a PRO si effettuerà annualmente confrontando i valori di PEF con quelli del conto economico regolatorio (CER), escludendo le partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di

riferimento nonché l'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, le premialità e le sanzioni applicate a Ferrovie del Gargano ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione.

Con riferimento al p.to 4, lett. c) della Misura 2 della delibera ART n. 120/2018 si specifica che l'annuale momento di monitoraggio del contratto, attraverso il confronto tra il PEF ed il CER, comporterà la definizione di partite debitorie/creditorie basata anche sull'allocazione dei rischi e della responsabilità

Gli eventuali scostamenti saranno accantonati, al netto delle componenti il cui rischio è attribuito a ciascuna delle Parti, secondo quanto sarà previsto alla matrice dei rischi allegata al redigendo Contratto, per essere poi compensati alla fine del periodo di PEF o in occasione delle revisioni intermedie del PRO.

Quanto sopra si applica fatto salvo quanto precisato nel redigendo CdS per quanto riguarda le azioni da porre in atto al variare dello scostamento in più o in meno del conto economico a consuntivo rispetto al PEF.

## **5. INVESTIMENTI IN MATERIALE ROTABILE ED INFRASTRUTTURE**

### **5.1 RIFERIMENTO NORMATIVO**

Questa sezione è redatta di quanto richiesto dalla Misura 2, punto 8 della Delibera ART 120/2018: *Per tutte le modalità di affidamento (con gara, dirette e in house), ai fini della individuazione degli obiettivi, l'EA tiene conto, tra l'altro, degli investimenti previsti in materiale rotabile e in infrastrutture, anche nell'ambito di Contratti di Programma con il GI, [...]*

### **5.2 INVESTIMENTI IN MATERIALE ROTABILE**

Nel corso dei quattro periodi regolatori in cui è suddiviso il redigendo CdS sono previsti investimenti in innovazione tecnologica; l'inserimento in servizio di tre nuovi elettrotreni ETR330 o analoghi; l'inserimento in servizio con revamping del locomotore DE 520; l'inserimento in servizio di n. 2 motocarrelli ferroviari; nonché inserimento di n. 1 impianto automatico di lavaggio.

Gli investimenti in innovazione tecnologica riguardano la sostituzione di display PIXY – ETR 330 & ETR 300 serie 1 e l'Upgrade Teloc System Gateway ETR 330 & ETR 300 serie 1, consistente nell'introduzione del sistema DIS necessario per implementare sugli attuali registratori, lo scarico dati automatico, la firma elettronica dei dati e il formato di registrazione ZTE.

L'inserimento in servizio con revamping del locomotore DE 520 si rende necessario per gestire le condizioni di emergenza di soccorso ai treni costretti alla sosta in linea per qualsivoglia motivo (guasto ai veicoli, inconvenienti all'infrastruttura, ecc.) attraverso il traino verso la prima località di servizio. L'obbligo di dotarsi di locomotori di soccorso è altresì sancito nel vigente Prospetto Informativo della Rete (PIR) emanato dal Gestore dell'Infrastruttura FDG, costituendo condizione necessaria per l'accesso alla stessa infrastruttura.

L'inserimento in servizio di n. 2 motocarrelli ferroviari idonei per il trasporto di persone ed attrezzature da impiegarsi per le attività di ricovero e di garaggio nelle località di Foggia e S. Severo nonché per operazioni di soccorso in linea.

L'inserimento di n. 1 impianto automatico con spazzole a rulli per il lavaggio esterno delle casse dei veicoli ferroviari da installarsi nel deposito di Foggia.

Gli investimenti in nuovi treni saranno impiegati per sostituire le rimanenti elettromotrici Ale080 previste in uscita dal servizio nel 2024 e per acquisire materiale rotabile di rinforzo in vista di composizioni doppie per i treni sulle tratte Sannicandro-San Severo-Foggia, utili ad assorbire gli aumenti di domanda attesi per l'attestamento a San Severo di

autolinee parallele, esito della razionalizzazione della rete di trasporto pubblico extraurbano della Regione Puglia. Si annota che l'inserimento del primo elettrotreno permette la sostituzione delle tre elettromotrici ora in servizio perché di queste, due viaggiano sempre accoppiate in modo da fornire una capacità di 80+80 posti a sedere mentre la terza viene tenuta di riserva o rispetta i turni di manutenzione; un singolo elettrotreno, composto da tre casse, garantisce 164 posti a sedere cioè una capacità pari alla attuale coppia di elettromotrici.

Sulla scorta dei costi di acquisto degli elettrotreni ETR330 più recentemente immessi in servizio presso FdG si è assunto per la redazione del PEF un prezzo per elettrotreno pari a 6 milioni di euro.

Tutti gli investimenti in materiale rotabile sarà così scandito e finanziato:

Rotabile	Anno di acquisto e immissione in servizio	Costo d'acquisto assunto	Cofinanziamento Regione Puglia	Costo a carico Ferrovie del Gargano
Investimenti	2022	1.283.000 euro		100%
Investimenti	2023	534.000 euro		100%
Primo nuovo elettrotreno	2025	6.000.000 euro	100% pari a 6.000.000 euro	0% pari a 0 euro
Secondo nuovo elettrotreno	2026	6.000.000 euro	60% pari a 3.600.000 euro	40% pari a 2.400.000 euro
Terzo nuovo elettrotreno	2027	6.000.000 euro	60% pari a 3.600.000 euro	40% pari a 2.400.000 euro

Sintetizzando quanto sopra riportato la tabella degli investimenti FdG in nuovo materiale rotabile durante il redigendo contratto risulta la seguente:

	I periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio			IV periodo regolatorio		
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>INVESTIMENTI</b>												
Locomotore DE 520 immissione bene sociale FDG	443											
Revamping locomotore DE 520	296											
Innovazione tecnologica Upgrading sistemi teloc materiale rotabile in uso	544											
2 Motocarrelli ferroviari		300										
impianto di lavaggio Treni		234										
Primo nuovo elettrotreno	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Secondo nuovo elettrotreno	-	-	-	-	2.400	-	-	-	-	-	-	-
Terzo nuovo elettrotreno	-	-	-	-	-	2.400	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>1.283</b>	<b>534</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.400</b>	<b>2.400</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Gli investimenti in materiale rotabile si rendono necessari:

- Per l'adeguamento alla normativa sulla sicurezza ferroviaria (D.Lgs. 112/2015): le elettromotrici Ale080 attualmente in servizio sulla linea Foggia-Peschici non potranno più circolare nella galleria del Monte Tratturale (principale galleria della linea) perché non più rispondenti alle esigenze normative di sicurezza antincendio. Al momento la circolazione delle Ale080 avviene in forza di una deroga alla normativa per la quale è attesa una proroga dall'Ente competente necessaria al mantenimento in servizio delle elettromotrici Ale080 fino a quando procedure e tempi di fornitura ne permetteranno la sostituzione con elettrotreni moderni e a più casse.
- Per aumentare la capacità di trasporto: da tempo è intercorsa tra Regione e Ferrovie del Gargano la valutazione sulla complementarietà delle linee bus con la linea ferroviaria nel tratto San Severo - Foggia in quanto ritenute puramente parallele. Il collegamento ferroviario costituisce la linea di forza tra San Severo e Foggia e l'attestamento dei servizi bus a San Severo consentirebbe il trasferimento dei passeggeri sulla linea ferroviaria. L'acquisizione di nuovo materiale rotabile permette di effettuare treni in doppia composizione (due elettrotreni per treno, pari a 164+164 posti a sedere e 3+3 posti bici) in alternativa agli attuali treni in composizione semplice (una elettromotrice per treno, pari a 164 posti a sedere e 3 posti bici). L'attuazione di tale programma assicurerebbe la capacità necessaria a trasferire i passeggeri dalle autolinee parallele alla ferrovia. L'eliminazione delle autolinee parallele, all'attualità oggetto di esame e discussione, non è ancora

stata inserita negli strumenti di pianificazione vigenti: in via cautelativa e d'intesa tra Regione Puglia e Ferrovie del Gargano nella redazione del PEF e PRO non è stato inserito l'effetto dell'aumento del numero dei viaggiatori trasferiti su treno.

La sostituzione delle elettromotrici Ale080 con elettrotreni permetterà inoltre i seguenti vantaggi per l'utenza:

- Accessibilità per tutti gli utenti, anche a mobilità ridotta: i nuovi elettrotreni hanno ingressi a piano ribassato.
- Sicurezza e servizi al cliente: un singolo elettrotreno permette ad un solo agente di –scorta di avere piena visibilità di tutto l'ambiente viaggiatori e di essere immediatamente disponibile a tutti i viaggiatori. Con le attuali elettromotrici questo non è possibile: le elettromotrici viaggiano accoppiate ma non è possibile per l'agente di scorta passare dall'una all'altra durante la marcia del treno.
- Comfort: gli elettrotreni di nuova acquisizione sono dotati di una migliore disposizione degli spazi con vestiboli di ingresso e uscita che facilitano i flussi di viaggiatori; il comfort di viaggio è aumentato anche grazie alla disponibilità di maggiori superfici vetrate lungo le pareti laterali.
- Livello di servizio: gli elettrotreni di nuova acquisizione permettono una maggiore velocità di impostazione dei servizi sia sulla rete FdG sia sulla rete RFI: le elettromotrici in dismissione erano ammesse solo a velocità minori.

#### 5.1 INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE

Non sono previsti investimenti in infrastrutture o altri investimenti.

## 6. MOTIVAZIONE DELLA DURATA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO PER EFFETTO DEGLI INVESTIMENTI PREVISTI

### 6.1 RIFERIMENTO NORMATIVO

Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 art. 4.4 specifica quanto segue

*Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.*

*Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultraperiferiche può essere prorogata al massimo del 50 %.*

*Se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, un contratto di servizio pubblico può essere concluso per una durata superiore. Per garantire la trasparenza in questo caso, l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula del contratto, il contratto di servizio pubblico e gli elementi che ne giustificano la durata superiore.*

### 6.2 MOTIVAZIONE DELLA DURATA PRESCELTA PER IL CONTRATTO DI SERVIZIO

Le previsioni di investimento relative al materiale rotabile sono state determinate in ragione della necessità di completare il rinnovo del parco già in atto, addivenendo ad una sua completa omogeneità in modo da assicurare



regolarità ed affidabilità dell'esercizio programmato, in coerenza con le necessità della manutenzione ciclica, nonché della prevedibile necessità di operare convogli in composizione multipla sulla tratta San Nicandro-San Severo-Foggia. Si ricorda a tale proposito che la tipologia di elettrotreno prescelta, funzionale alle normali necessità di esercizio su tratte a traffico limitato, ha già determinato il dimensionamento del modulo dell'unico impianto di manutenzione esistente, incompatibile con l'acquisizione di materiale rotabile di maggiore lunghezza e capacità.

La durata del Contratto di Servizio discende della significatività dell'investimento in nuovo materiale rotabile: il 40% di due dei tre nuovi elettrotreni acquisiti nel contratto di servizio. I due nuovi elettrotreni co-finanziati dall'impresa ferroviaria costituiscono il 20% della flotta di 10 elettrotreni a fine contratto che si confronta con la flotta di inizio contratto di 7 elettrotreni di recente acquisto e 3 elettromotrici in via di dismissione.

Inoltre, rispetto al materiale rotabile di cui si completerà la dismissione durante il Contratto di Servizio, il materiale rotabile di nuova acquisizione permette maggiori prestazioni in termini di:

- Accessibilità per tutti gli utenti. I nuovi elettrotreni hanno ingressi a piano ribassato: non sono presenti scalini per l'ingresso o uscita dei viaggiatori che possono avvenire a filo marciapiede dove la stazione sia attrezzata con marciapiedi di recente concezione. Altrimenti è solo richiesto di superare il singolo dislivello tra il marciapiede ed il pavimento della vettura. Le elettromotrici in dismissione, invece, richiedono di superare più scalini per entrare in vettura. Con i nuovi elettrotreni tutto il parco rotabile FdG diventa maggiormente accessibile alle persone con mobilità ridotta.
- Sicurezza e servizi al cliente: un singolo elettrotreno permette ad un solo agente di condotta di avere piena visibilità di tutto l'ambiente viaggiatori e di essere immediatamente disponibile a tutti i viaggiatori, fino a 164 viaggiatori seduti, mentre con il materiale in dismissione 160 viaggiatori seduti possono essere accolti solo formando composizione di due ALe80 tra loro non comunicanti.
- Comfort: gli elettrotreni di nuova acquisizione sono dotati di una migliore disposizione degli spazi con vestiboli di ingresso e uscita che facilitano i flussi di viaggiatori; il comfort di viaggio è aumentato anche grazie alla disponibilità di maggiori superfici vetrate lungo le pareti laterali.
- Livello di servizio: gli elettrotreni di nuova acquisizione permettono una maggiore velocità di impostazione dei servizi sia sulla rete FdG sia sulla rete RFI: le elettromotrici in dismissione erano ammesse solo a velocità minori.
- Multimodalità. I nuovi elettrotreni comprendono tre posti bici, non presenti sulle elettromotrici in dismissione. Con il completamento del rinnovo del parco le bici saranno ammesse su tutti i rotabili in servizio a vantaggio delle politiche di multimodalità della Regione sia per la mobilità sistematica sia per gli spostamenti per turismo.

La temporizzazione degli investimenti per l'acquisizione del nuovo materiale rotabile, e la loro ripartizione tra Regione Puglia ed impresa ferroviaria, sono state calibrate in relazione alle necessità di equilibrio economico-finanziario dell'affidamento. Anche da questo punto di vista la significatività degli investimenti previsti in rapporto alla fornitura dei servizi è attestata dal risultato cumulato del PEF relativo alla somma delle due linee esercite, il quale risulta positivo per la durata prevista di affidamento (10+2 anni).

## **7. FATTORI DI CONTESTO CHE INFLUENZANO IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI**

### **7.1 RIFERIMENTO NORMATIVO**

Questa sezione è redatta tenendo conto di quanto richiesto dalla Misura 2, punto 8 della Delibera ART 120/2018:

*Per tutte le modalità di affidamento (con gara, dirette e in house), ai fini della individuazione degli obiettivi, l'EA tiene conto [...] dei seguenti fattori di contesto, considerando quanto disciplinato nella delibera ART n. 48/2017:*

*a) caratteristiche territoriali, socio-economiche e temporali di domanda;*

b) caratteristiche territoriali dell'offerta all'interno di ciascun bacino di mobilità di riferimento per i servizi oggetto di affidamento;

c) caratteristiche infrastrutturali, con particolare riguardo alla tipologia di alimentazione della rete, alla sua tortuosità e pendenza;

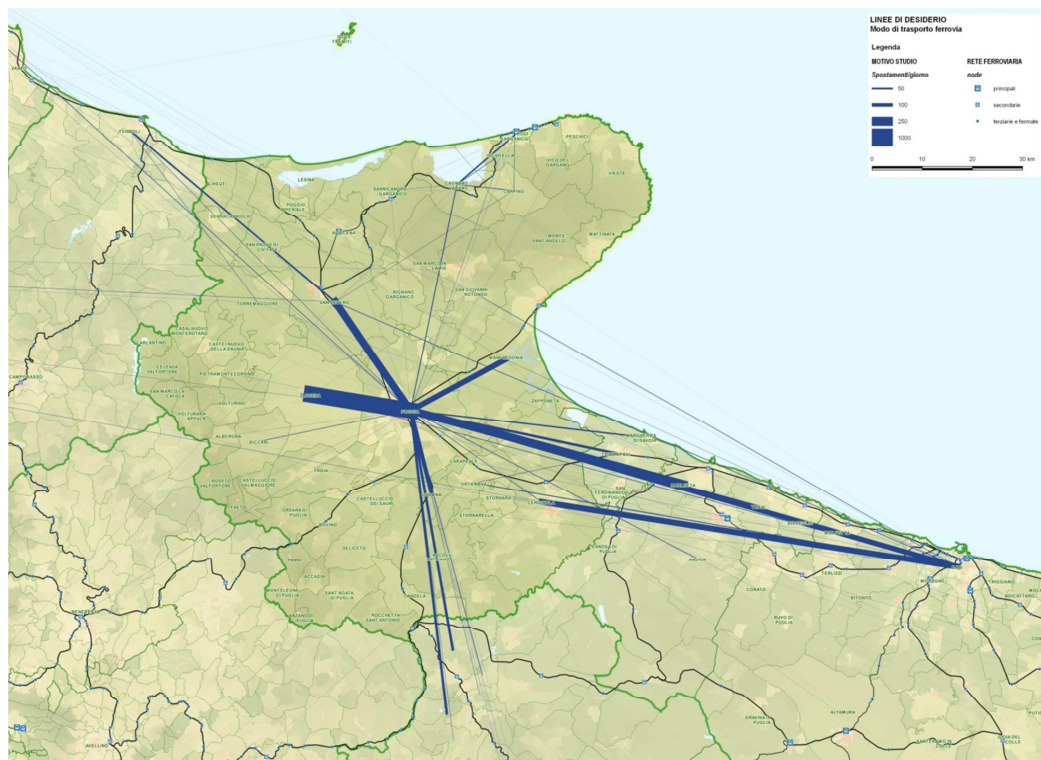
d) caratteristiche del materiale rotabile esistente, quali l'età e la quota di materiale rinnovato (revamping);

e) caratteristiche del servizio che si intende affidare, quali la velocità commerciale, la lunghezza media della tratta, la quota di treni-km effettuati fuori dai confini regionali, la percentuale di treni in orario di punta, la densità delle stazioni e, per la qualità erogata, sia lo scostamento dall'orario programmato che la regolarità.

## 7.2 CARATTERISTICHE DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA ALL'INTERNO DEL BACINO DI MOBILITÀ

Il quadro della domanda di trasporto all'interno del bacino di mobilità può essere tracciato sulla scorta dei dati disponibili dal Censimento della Popolazione del 2011.

In particolare, la distribuzione territoriale degli spostamenti per studio attratti e generati dalle varie parti del territorio della provincia di Foggia può essere ben rappresentata dalle linee di desiderio, cioè dalle linee ideali che collegano i punti di origine e di destinazione dei singoli spostamenti. Come si osserva nella figura seguente tali linee assumono nel caso foggiano un chiaro andamento stellare, con massimi sulla direttrice di Lucera e valori elevati anche su quelle di Cerignola-Barletta-Bari, Manfredonia e San Severo.



**Provincia di Foggia: linee di desiderio degli spostamenti ferroviari per motivo di studio (2011)**

Elaborazione META per FdG su dati ISTAT

Per quanto concerne invece gli spostamenti attratti per motivi di lavoro, permane la prevalenza della città di Foggia, che rappresenta il recapito di 989 spostamenti di andata su un totale di 1.268. L'incidenza sul totale provinciale risulta più limitata di quanto si verifica per la mobilità scolastica, a causa non tanto di una maggiore attrattività dei principali sub-poli urbani della Provincia, quanto piuttosto dell'orientamento di una maggior quota di utenti verso destinazioni extraprovinciali (*in primis* Bari).

Tale circostanza trova una chiara conferma nelle linee di desiderio (figura seguente), che evidenziano l'entità delle relazioni Foggia-Bari, confermando comunque la concentrazione dei carichi sulle direttrici che collegano il capoluogo provinciale a Lucera, San Severo e Manfredonia.

La polarizzazione degli spostamenti su Foggia trova riscontro nell'offerta di servizi ferroviari e automobilistici nel territorio provinciale.

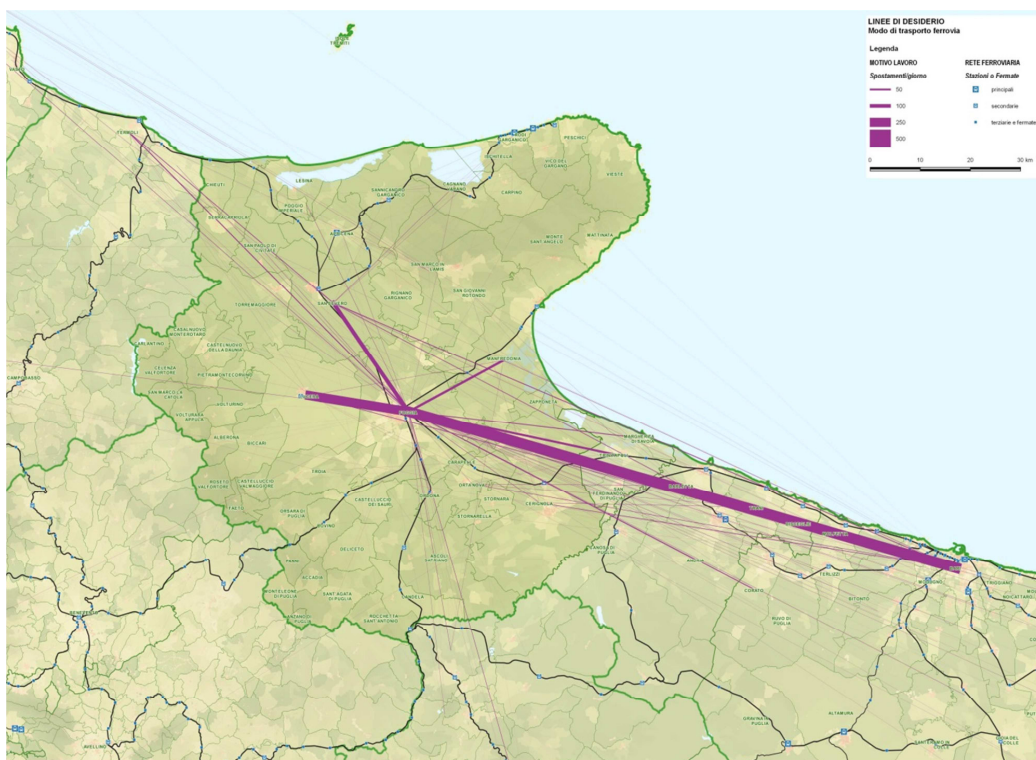
Sulla direttrice Foggia-San Severo-Peschici, la tratta San Severo-Foggia dei servizi FdG del Gargano (Foggia-San Severo-Peschici) oltre a servire al completamento verso Foggia dei viaggi da e per le località della parte nord del Gargano è complementare ai servizi Trenitalia sulla linea adriatica.

Nell'area del Gargano e tra San Severo e Foggia esistono inoltre più autoservizi paralleli ai servizi ferroviari all'attenzione della Regione per la razionalizzazione con la sostituzione con corse ferroviarie. Si tratta in particolare delle seguenti autolinee evidenziate nell'ambito dei lavori per l'aggiornamento del Piano di Bacino del TPL della Provincia di Foggia:

- S.Nicandro-Apricena-San Severo Foggia Foggia ZI (completamente sovrapposta ai servizi ferroviari);
- Termoli Lesina-Apricena-San Severo-Foggia (completamente sovrapposta ai servizi ferroviari);
- Sannicandro-Lesina-Apricena-San Severo-Foggia-Candela Casello A16 (Napoli) (sovrapposta ai servizi ferroviari solo tra San Severo e Foggia).

Sulla direttrice Foggia-Lucera la linea ferroviaria è percorsa solo dai servizi FdG oggetto di questo PRO e sono presenti linee automobilistiche in parziale o completa sovrapposizione all'attenzione della Regione per la possibile razionalizzazione nell'ambito dei lavori per l'aggiornamento del Piano di Bacino del TPL della Provincia di Foggia:

- Biccari-Foggia (sovrapposta ai servizi ferroviari solo tra Lucera e Foggia);
- Casalnuovo-Lucera-Foggia (sovrapposta ai servizi ferroviari solo tra Lucera e Foggia);
- Carlantino-Celenza-Lucera-Foggia (sovrapposta ai servizi ferroviari solo tra Lucera e Foggia);
- S. Bartolomeo-Foggia (sovrapposta ai servizi ferroviari solo tra Lucera e Foggia).



**Provincia di Foggia: linee di desiderio degli spostamenti ferroviari per motivo di lavoro (2011)**

Elaborazione META per FdG su dati ISTAT

### 7.3 SITUAZIONE COVID-19 ED EFFETTI PREVISTI

D'intesa tra gli Uffici della Regione Puglia e le Ferrovie del Gargano e di fronte all'incertezza sulle effettive conseguenze dell'emergenza covid-19 e sul loro perdurare, gli effetti della pandemia sono stati incorporati in PEF e PRO come riduzioni delle entrate da biglietti, conseguenza della riduzione degli spostamenti in parte già sperimentata e in parte attesa. Ferrovie del Gargano sta inoltre facendo fronte ad incrementi dei costi operativi dovuti alle conseguenze dell'emergenza del covid-19, non ancora quantificabili e, al momento, non inclusi nel PEF.

In particolare, le conseguenze della pandemia sono state così rappresentate nel corso degli anni:

- anno 2020: riduzione del 50% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso; l'anno 2020 non è parte della durata del contratto ma l'evoluzione della situazione condiziona le cifre che possono essere inserite nel PEF e nel PRO;
- anno 2021: riduzione del 60% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso;
- anno 2022: riduzione del 60% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso;
- anno 2023: riduzione del 40% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso.

La situazione ipotizzata considera il mantenimento dei servizi ferroviari programmati e:

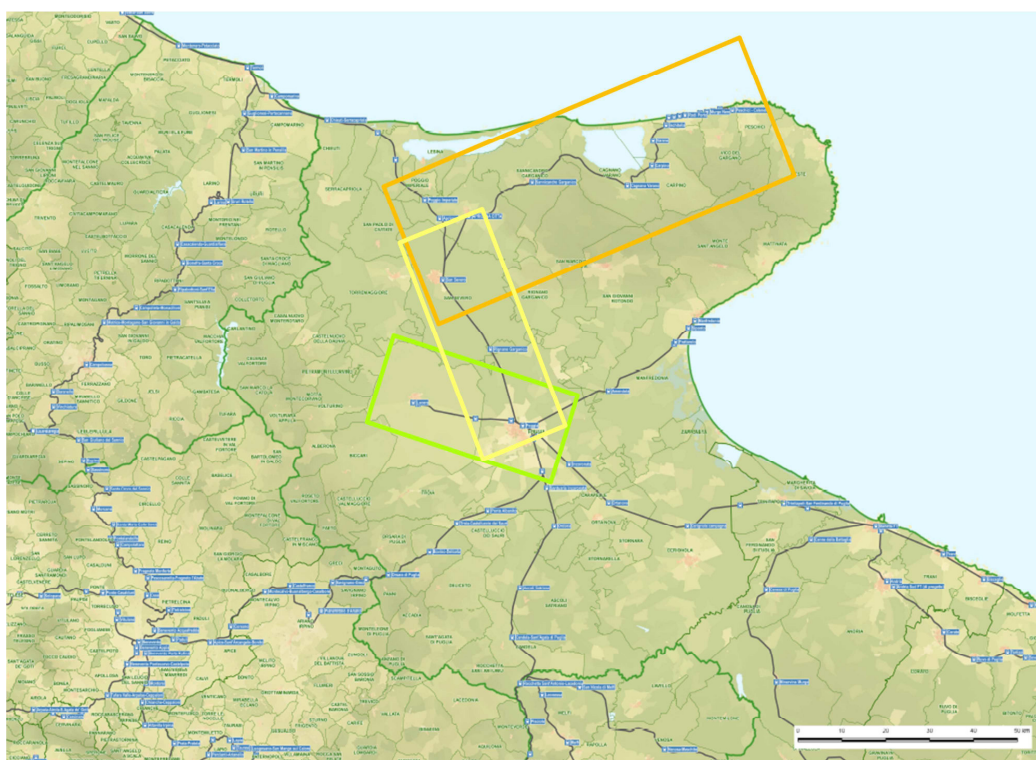
- la riduzione del numero dei viaggiatori per effetto dei provvedimenti che limitano o hanno limitato la mobilità delle persone;
- la riduzione del numero dei viaggiatori per effetto del lavoro da remoto (c.d. smart working) e della didattica a distanza in scuole superiori ed istituti universitari e a causa dei posti di lavoro persi per gli effetti economici della crisi sanitaria;

- la riduzione della capienza dei treni, e di conseguenza dei viaggiatori ammissibili sui servizi ferroviari, imposta dai provvedimenti per il distanziamento delle persone volti a limitare la diffusione del covid-19.

#### 7.4 CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

I servizi oggetto di contratto si svolgono su due direttrici:

- I servizi Foggia-Lucera sono effettuati sulla linea Foggia-Lucera (rete regionale, gestione FdG) che la figura seguente individua nel territorio con il riquadro verde.
- I servizi Foggia-San Severo-Peschici sono effettuati su:
  - Linea Foggia-San Severo (rete nazionale, gestione RFI) individuata nella figura seguente con il riquadro giallo.
  - Linea San Severo Peschici (rete regionale, gestione FdG) individuata nella figura seguente con il riquadro arancione.



Di seguito si descrivono le caratteristiche di ciascuna linea.

##### Linea Foggia Lucera (rete regionale, gestione FdG)

La linea Foggia-Lucera ha origine presso la stazione di Foggia RFI (i treni per Lucera partono normalmente dai binari 1 e 2 tronchi nord della stazione RFI), è a binario semplice e scartamento normale, ed ha termine al km 19,364 nella stazione di Lucera. La linea è elettrificata a 3000 V in corrente continua e appartiene alla rete regionale gestita da FdG.

Lucera è l'unica stazione della linea oltre a Foggia, a cui si aggiungono il Posto di Movimento Vaccarella e quattro fermate. Di queste, la fermata Lucera 2 è effettuata da tutti i treni mentre la Don Bosco viene effettuata solo la domenica. Le fermate di Foggia Candelaro e Pellegrini non vengono impiegate.



Il Posto di Movimento Vaccarella è situato a circa metà percorso, comprende un binario di corretto tracciato e uno di precedenza, ed è utilizzato per gli incroci dei treni.

Sono presenti tre passaggi a livello mentre sono assenti attraversamenti a raso di altro tipo.

La gestione della linea avviene in telecomando con dirigente unico a San Severo, localizzato insieme alla dirigenza unica della linea San Severo - Peschici. La stessa posizione è sede del telecomando della rete di alimentazione elettrica (DOTE). La linea è attrezzata con segnali luminosi tipo RFI e con SCMT.

Il percorso tra Foggia ed il PM Vaccarella include tratte al 20‰ (in ascesa in direzione Foggia) e 26‰ (in ascesa in direzione Lucera) mentre è pianeggiante tra il PM Vaccarella e Lucera. La linea è prevalentemente rettilinea e permette velocità d'orario per gli elettrotreni ETR 330 che superano i 100 km/h e raggiungono i 135 km/h.

#### Linea Foggia-San Severo (rete nazionale, gestione RFI)

La tratta Foggia San Severo appartiene alla rete nazionale gestita da RFI ed è lunga 30,50 km. La linea è a doppio binario, elettrificata a 3000 v in corrente continua, con blocco automatico a correnti codificate e ripetizione dei segnali in macchina, SCMT ed è banalizzata. L'esercizio è regolato da DCO con sede a Bari Lamasinata. La linea è sostanzialmente pianeggiante.

La velocità di fiancata per il rango C varia tra i 110 e i 150 km/h. Secondo l'orario attuale la massima velocità commerciale degli ETR330 su questa tratta è di 109 km/h.

#### Linea San Severo Peschici (rete regionale, gestione FdG)

La tratta ferroviaria San Severo-Peschici origina nella stazione di San Severo gestita da RFI. La linea è interamente a binario semplice, a scartamento ordinario e si estende per 73,855 km fino a raggiungere Peschici-Calenella, unica stazione della linea con una rimessa di ricovero dei rotabili. La linea è elettrificata a 3000 V in corrente continua.

Oltre alla stazione di San Severo sono presenti 8 stazioni e 9 fermate, una delle quali per il servizio merci (ora non attiva) e sette delle quali lungo la tratta litoranea della ferrovia, tra Ischitella e Peschici.

Lungo la linea sono presenti 39 passaggi a livello, la maggior parte dei quali automatici. Sono numerosi anche gli attraversamenti pedonali e carrabili.

L'esercizio della linea avviene in telecomando con dirigente unico a San Severo, localizzato insieme alla dirigenza unica della linea per Lucera. La stessa posizione è sede del telecomando della rete di alimentazione elettrica (DOTE). La linea è attrezzata con segnali luminosi tipo RFI e con SCMT. Quest'ultimo, tuttavia non è attivo nella tratta Ischitella-Peschici a causa della breve distanza tra i passaggi a livello e i diversi attraversamenti (in parte in corso di eliminazione). L'inattività del SCMT impone la marcia a vista con velocità notevolmente limitata, il capotreno che affianca il macchinista in cabina, e la battuta d'arresto in corrispondenza degli attraversamenti.

La linea è in gran parte pianeggiante ma sono presenti tratte con livellette marcate come la tratta in ascesa al 26‰ tra Apricena Città e Portone Perrone, le tratte con livellette del 25‰ e 29‰ tra Vico e Peschici, la tratta al 25‰ in prossimità di Rodi Porto, il segmento al 29‰ lungo una breve tratta tra Ischitella e Carpino, mentre una tratta localizzata tra Carpino e Cagnano Varano raggiunge il 30‰.

Sono inoltre presenti n.57 curve di raggio ridotto a 400 m su tutta la linea ferroviaria. Si suddividono in n.1 sulla tratta San Severo-Apricena Città, n.5 sulla tratta Apricena Città-San Nicandro, n.10 sulla tratta San Nicandro-Cagnano Varano, n.18 sulla tratta Cagnano Varano-Carpino, n.10 sulla tratta Carpino-Ischitella, n.8 sulla tratta Ischitella-Rodi Garganico e n.5 sulla tratta Vico San Menaio-Peschici Calenella.

La linea limita la velocità d'orario degli elettrotreni ETR330 a 65-85 km/h tra San Severo e Ischitella, con l'eccezione di brevi tratte lungo le quali è possibile impostare gli elettrotreni a 115-140 km/h. Gli ETR 330 sono limitati a 50-60 km/h lungo la tratta Ischitella-Peschici. Le elettromotrici Ale 080 possono essere impostate a velocità uguali agli ETR330

dove questi sono costretti a 50-60 km/h: nelle altre tratte le velocità di fiancata per le Ale080 non superano comunque gli 85 km/h.

#### 7.4.1 DENSITÀ DELLE STAZIONI

##### Linea Foggia-Lucera

Come evidenziato nella descrizione della linea sono presenti due stazioni e quattro fermate solo due delle quali di impiego corrente. Considerando tutte le stazioni e le fermate lungo i 19,364 km la densità è di un impianto viaggiatori ogni 3,23 km; considerando le sole stazioni e fermate di impiego corrente la densità è di un impianto viaggiatori ogni 4,84 km.

##### Linea Foggia-Peschici

Il percorso complessivo della linea (rete RFI + rete FdG) è di 73,855 km. Le stazioni sono 10 e le fermate per il servizio viaggiatori sono 8. La densità è quindi di un impianto viaggiatori ogni 4,10 km.

#### 7.5 CARATTERISTICHE DEL MATERIALE ROTABILE

I rotabili impiegati per i servizi Foggia-San Severo-Peschici sono elettrotreni a tre casse ETR330 ed elettromotrici Ale080. Sulla Foggia-Lucera vengono utilizzati esclusivamente elettrotreni ETR 330.

La seguente tabella sintetizza le caratteristiche principali dei rotabili FdG utilizzati sul complesso delle due linee.

Tipo	Quantità	Posti a sedere	Posti in piedi
Elettrotreno ETR 330	7	164	146
Elettromotrice Ale 080	3	80	108

Il dettaglio dei mezzi è riportato nella tabella seguente che indica anche gli anni di revampizzazione delle tre unità del gruppo Ale080.

Tra gli elementi da notare la possibilità di far viaggiare accoppiati sia gli elettrotreni sia le elettromotrici (per le Ale080 il comando multiplo è limitato ad una sola unità accoppiata). Per la presenza della galleria del Monte Tratturale lungo la linea San Severo-Peschici le Ale080 saranno a breve soggette limitazione di circolabilità perché non attrezzate con impianto antincendio reso necessario dalle normative più recenti (al momento la circolabilità è ammessa da deroga alle scadenze normative antincendio). L'esclusione del servizio delle unità attive ad inizio contratto (tre unità revampizzate) è prevista al 2025. Le Ale080 saranno sostituite da tre elettrotreni la cui entrata in servizio è prevista per gli anni 2025-2026-2027 come dettagliato nella sezione sugli investimenti in materiale rotabile. Si annota che la consistenza del parco rotabile rimarrà coerente con programma di esercizio a contratto perché il primo nuovo elettrotreno permetterà la sostituzione delle elettromotrici in dismissione mentre gli altri nuovi elettrotreni saranno finalizzati in modo particolare a produrre treni in doppi composizione quindi raddoppiando il numero di posti disponibili.

La tabella seguente riporta il materiale rotabile ad inizio contratto. L'età media dei rotabili all'avvio del redigendo CdS sarà di 9,5 anni.

Tipo	Matricola aziendale	Anno di entrata in esercizio	Anno di revamping	a	posti sedere	posti in piedi	Posti bici lunghezza	Vel max	Comando multiplo
------	---------------------	------------------------------	-------------------	---	--------------	----------------	----------------------	---------	------------------

<b>Elettrotreno ETR330</b>	ETR 330.001	2009	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
<b>Elettrotreno ETR330</b>	ETR 330.002	2009	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
<b>Elettrotreno ETR330</b>	ETR 330.003	2009	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
<b>Elettrotreno ETR330</b>	ETR 330.004	2010	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
<b>Elettrotreno ETR330</b>	ETR 330.101	2014	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
<b>Elettrotreno ETR330</b>	ETR 330.102	2014	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
<b>Elettrotreno ETR330</b>	ETR 330.103	2014	-	164	146	3	58 m	160 km/h	sì
<b>Elettromotrice Ale 080</b>	ALe080.001	1980	2012	80	108	-	21 m	120 km/h	sì
<b>Elettromotrice Ale 080</b>	ALe080.002	1980	2013	80	108	-	21 m	120 km/h	sì
<b>Elettromotrice Ale 080</b>	ALe080.004	1980	2011	80	108	-	21 m	120 km/h	sì
<b>Elettromotrice Ale 080</b>	ALe080.006	1980	2011	80	108	-	21 m	120 km/h	sì

## 7.6 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

### 7.6.1 VELOCITÀ COMMERCIALE E LUNGHEZZA TRATTE

La tabella seguente riporta i dati della velocità commerciale della linea Foggia-Lucera. Tutte le missioni coprono l'intera tratta.

Denominazione stazioni e fermate	Progr. km	Velocità commerciale
Foggia	0+000	64,5 km/h
Lucera	19+364	

Si sottolinea che la velocità commerciale riportata in tabella è la velocità commerciale netta, cioè quella ottenuta come rapporto tra il tempo di percorrenza da orario e la lunghezza della linea.

La tabella seguente riporta i dati della velocità commerciale delle tratte componenti la linea Foggia-Peschici

Denominazione stazioni e fermate	Progr. km	Velocità commerciale
Foggia	-	
		109 km/h
San Severo	0+000	
		88 km/h
Apricena Città	11+715	
		63 km/h
San Nicandro Garganico	23+350	
		73 km/h
Cagnano Varano	44+890	
		48 km/h
Carpino	52+145	
		48 km/h
Ischitella	60+775	
		24 km/h
Rodi Garganico	65+582	
		26 km/h
Vico – San Menaio	70+288	
		26 km/h
Peschici	73+855	

Il servizio è impostato su diverse missioni, che variano secondo il periodo d'orario (invernale o estivo). Le missioni più frequenti sono: Foggia-San Nicandro Garganico, Foggia-Apricena, Foggia-Peschici. La lunghezza media della missione è 66 km circa.



### 7.6.2 QUOTA DI TRENI-KM EFFETTUATI FUORI DAI CONFINI REGIONALI

I servizi oggetto di affidamento sono interamente all'interno dei confini regionali.

### 7.6.3 PERCENTUALE DI TRENI IN ORARIO DI PUNTA

Si considera come orario di punta il periodo 7.00-9.00

#### Linea Foggia-Lucera

Sono previsti 60 treni/giorno di cui 4 nell'intervallo orario di punta. La percentuale di treni nell'intervallo orario di punta è quindi del 13%.

#### Linea Foggia-Peschici

Nell'orario invernale sono previsti 34 treni/giorno di cui 7 nell'intervallo orario di punta. La percentuale di treni nell'intervallo orario di punta è quindi del 21%.

### 7.6.4 SCOSTAMENTO DALL'ORARIO PROGRAMMATO E REGOLARITÀ

Per la durata del redigendo CdS è previsto il mantenimento degli elevati livelli di qualità già raggiunti in anni recenti.

In particolare, il CdS precedente prevedeva per entrambe le linee che il 95% dei treni avesse ritardo non superiore a 5 minuti. I risultati ottenuti in anni recenti sono stati migliori del minimo richiesto: per 2019 sia sulla linea Foggia Lucera sia sulla linea Foggia-San Severo-Peschici i treni con ritardi non superiori a 5 minuti sono stati oltre il 97% di quelli circolati. Considerando l'insieme delle due linee, nel 2019 i treni giunti a destinazione con ritardo non superiore a 5 minuti sono stati oltre il 98%.

I parametri attesi durante la vigenza del redigendo CdS oggetto di questo PRO sono migliorativi rispetto ai requisiti del contratto precedente e valorizzati al:

- 98% per il parametro n. treni in orario/n. treni circolati.
- 2% per il rapporto tra tempo di ritardo/tempo di percorrenza, considerando come tempo di ritardo la somma dei ritardi dei soli treni giunti a destinazione con ritardo superiore a 5 minuti rapportata al totale dei treni circolati in un anno di esercizio.
- 99% per il rapporto tra n. treni circolati/n. treni programmati.

## 8. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO E IL MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI PROGRAMMATI

Fermo restando quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018 in merito alla verifica al termine del periodo regolatorio, si adotterà un modello di gestione e monitoraggio annuale, basato sul confronto per ciascun anno tra il Piano Economico-Finanziario e il conto economico risultante a consuntivo, che permetterà una gestione conforme ai principi del Regolamento CE 1370/2007.

Per gli indicatori del PRO, così come per le Condizioni Minime di Qualità di cui alla Delibera ART 16/2018 e stabilite per questo redigendo CdS nell'Allegato 3, si realizza un sistema di monitoraggio che alle cadenze stabilite nell'Allegato 3 consenta l'esame delle prestazioni e l'individuazione di eventuali opportune azioni correttive o, laddove possibile, di azioni preventive.

## 9. RESPONSABILIZZAZIONE DELL'IMPRESA FERROVIARIA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

Per quanto riguarda la responsabilizzazione dell'impresa ferroviaria per il raggiungimento degli obiettivi, il redigendo Contratto di servizio (Allegato 3 "Condizioni Minime di Qualità dei Servizi e degli Obiettivi di Efficacia e di Efficienza")

contiene penali a fronte delle violazioni degli obblighi afferenti le condizioni minime di qualità ivi individuati, nonché specifiche penali in relazione al mancato raggiungimento degli obiettivi individuati dal PRO e mitigazioni nel caso di over-performance rispetto agli obiettivi del PRO. Quanto sopra in coerenza con le previsioni di cui alla Delibera ART 120/2018 Misura 2 comma 4 lettera b) punto iii) e alla Delibera ART 16/2018.

**Allegato:** dichiarazione, dell'IF, circa la pertinenza dei costi esposti a PEF rispetto al Contratto di Servizio.

## **ALLEGATO B**

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

**Informazioni di sintesi**

Oggetto dell'affidamento	Servizio di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia di interesse regionale e locale su rete ferroviaria di competenza della Regione Puglia, nonché di servizi connessi.
Ente affidante	Regione Puglia
Tipo di affidamento	Contratto di Servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto (art. 5, par. 6 Reg. (CE) n. 1370/207 e ss. mm. e ii.)
Durata del contratto	Dodici anni: dal 01/01/2022 al 31.12.2033
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	Nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	provincia di Foggia

**Soggetto responsabile della compilazione**

Nominativo	ing. Carmela Iadaresta
Ente di riferimento	Regione Puglia
Area/servizio	Dipartimento Mobilità - Sezione trasporto pubblico locale e intermodalità
Telefono	080.5405627
Email	servizio.gestionetpl@pec.rupar.puglia.it
Data di redazione	novembre 2021

**Premesse**

La presente relazione ha la finalità di condensare gli adempimenti in capo all'Ente Affidante in ordine alle esigenze di garantire pubblicità e trasparenza sul processo di affidamento del servizio di trasporto pubblico per ferrovia, secondo quanto previsto dall'articolo 34 co. 20 del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in L. 17 dicembre 2012, n. 221.

Limitatamente al perimetro del servizio pubblico di trasporto passeggeri per ferrovia di cui in argomento la presente soddisfa anche l'esigenza di rendere pubblica, una volta l'anno, una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, così come previsto dall'art. 7, par. 1 del Regolamento n. 1370/2007 e ss. mm. e ii.

Inoltre, nel seguito, sono anche presentati i contenuti e le modalità di accoglimento/superamento delle osservazioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti sul PRO e sul PEF, ai sensi della Misura 2.7 della Delibera ART n. 120/2018.

**Norme di riferimento**

a) Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338 il quale:

- Prevede all'art. 5, par. 5 la facoltà di **aggiudicare direttamente** i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale ;
- Prevede all'art. 4, par. 4, la possibilità di **proroga** fino al 50% della durata dei contratti di servizio in relazione alla significatività dei beni forniti dall'operatore del servizio pubblico;
- prevede all'art. 7, par. 2 e 3, la **pubblicazione** sulla GUUE, in caso di aggiudicazione diretta, da parte delle Autorità competenti almeno un anno prima, delle seguenti informazioni minime: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione prevista; c) servizi 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*";
  - Delibera n. 120 del 29 novembre 2018 Atto di regolazione recante "*Misure e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni di servizio di trasporto ferroviario regionale*".
- l) Legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale" e ss. mm. e ii.;
- m) Legge regionale 20 agosto 2012, n. 24 "Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali e ss. mm. e ii.";

#### **Oggetto dell'affidamento**

L'affidamento in argomento, occorso con Deliberazione della Giunta regionale n. 1480/2017, concerne i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia di competenza dell'ATO Regione Puglia, erogati principalmente sulla porzione di rete ferroviaria regionale insistente nella provincia di Foggia (con eventuali estensioni alla rete ferroviaria regionale interoperabile) così come definiti nel Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598/2016 (pubblicata su B.U.R.P. 55/2016).

#### **Il modello pugliese di governance del sistema del trasporto pubblico**

La Regione Puglia, in forze del trasferimento di competenze concretizzato con l'art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997, a mente dell'art. 3 della L.R. n. 18/2002 è competente per le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto locale, con qualsiasi modalità eserciti, non attribuiti agli Enti locali.

A fronte della disciplina contenuta nell'art. 3-bis del decreto-legge n. 138/2011 convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, anche la Regione Puglia ha organizzato, attraverso la L.R. n. 24/2012, l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Ambiti Territoriali Ottimali di estensione almeno provinciale.

Tale impostazione risulta, inoltre, coerente con la disciplina indicata nell'art. 48 del *decreto-legge* 24 aprile 2017, n. 50, ove è ribadito l'obbligo per le Regioni di determinare i bacini di mobilità del trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo.

La predetta L.R. n. 24/2012 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 del Gargano s.r.l. (FDG), nel 1962 rileva l'esercizio del trasporto e la gestione della linea ferroviaria San Severo – Peschici Calenelle.

Dall'anno 2009, inoltre, subentrando alla concessione dello Stato Vs. RFI s.p.a., esercisce il servizio di trasporto (e di gestore dell'infrastruttura) sulla linea ferroviaria Lucera – Foggia.

Dall'anno 2011, inoltre, eroga servizi, in regime di interoperabilità, anche sulla rete ferroviaria nazionale, tratta San Severo – Foggia, garantendo l'accessibilità al capoluogo di provincia da parte dell'area garganica.

L'attuazione della delega alla Regione di cui all'art. 8 del D.lgs. 422/97 ha avuto inizio con l'emanazione del DPCM del 16 novembre 2000 che ha individuato e trasferito alle regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti ad esse conferiti con decorrenza a partire dal 1 gennaio 2001.

Da quella data in poi sono stati sottoscritti con FDG contratti che, in forza dell'articolo 34, comma 3, della legge regione n. 18/2002, successivamente integrata dalla legge regionale n. 17/2005, la giunta regionale ha rinnovato sino al 2009.

Allo stato risulta vigente il contratto di servizio sottoscritto in data 29.12.2009 (rep. 11019 del 29.12.2009), avente durata di sei anni, dal 01.01.2010 al 31.12.2015, successivamente integrato in data 23 aprile 2012. La disciplina contrattuale prevede esplicitamente, all'art. 3, la possibilità di rinnovare il medesimo contratto per ulteriori sei anni.

Con DGR n. 1453 del 02.08.2013 la Giunta regionale ha disposto, anche per Ferrovie del Gargano s.r.l., di non avvalersi della facoltà di recedere dal contratto in essere, prorogando la scadenza dello stesso contratto di ulteriori sei anni, sino al 31.12.2021.

In data 26 maggio 2009, la Regione Puglia ha inoltre sottoscritto con Ferrovie del Gargano s.r.l. il "Contratto di Servizio per l'esercizio della ferrovia Foggia-Lucera" (rep. 10124 del 29.05.2009), avente durata di quaranta anni, a decorrere dal 1 luglio 2009, ovvero dalla data di attivazione (avvenuta in data 14 luglio 2009). Con particolare riferimento a tale ultimo contratto di servizio si rappresenta che l'affidamento di cui alla presente relazione si riferisce ai servizi ferroviari eserciti su entrambi le relazioni di cui innanzi, costituendo, nei fatti, una cessazione anticipata, con rinnovo, del contratto di servizio rep. 10124 del 29.05.2009.

#### **L'Affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia a Ferrovie del Gargano s.r.l.**

L'affidamento in argomento discende dalla positiva valutazione, da parte della Giunta regionale, della nota prot. 1852 del 14.09.2017 con la quale Ferrovie del Gargano s.r.l. ha presentato una proposta commerciale finalizzata alla aggiudicazione diretta, ex art. 5, par. 6, del Regolamento n. 1370/2007 a far data dal 01/01/2022.

Con Deliberazione della Giunta Regionale, n. 1480 del 28.09.2017, infatti è stato disposto, tra l'altro:

- di procedere all'aggiornamento, ai sensi dell'art. 21 del contratto di servizio in essere, del medesimo contratto previa rinegoziazione in conformità al mutato quadro normativo e regolatorio intervenuto;
- alla aggiudicazione diretta in favore di Ferrovie del Gargano s.r.l. del contratto dei servizi di trasporto ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Regolamento n. 1370/2007 per dieci anni, elevabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del citato regolamento;
- che i contratti conseguentemente sottoscritti annullano e sostituiscono la parte "servizi di trasporto" dei vigenti contratti di servizio;



A fronte del citato atto deliberativo è stato pubblicato l'avviso di pre-informazione al mercato, previsto dall'art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo all'affidamento diretto a FDG, art. 5, par. 6 dello stesso Regolamento pubblicato nel Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S 189 del 03/10/2017.

L'affidamento in argomento ha tenuto conto dei caratteri di efficientamento della gestione del medesimo affidamento secondo quanto disciplinato dalla Delibera ART n. 120/2018, contemplando, dunque, la determinazione di obiettivi di efficientamento della medesima gestione nonché di un conseguente Piano di Raggiungimento degli Obiettivi (PRO) sottoposto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, unitamente al Piano economico e Finanziario (PEF), ai sensi della Misura 2.7 della citata Delibera ART n. 120/2018.

Nella nota prot. n. 9663 del 17/06/2021 l'Autorità ha formulato osservazioni al PRO ed al PEF di cui all'affidamento in argomento, di cui di seguito si riportano, in sintesi, le modalità con la quale sono state trattate e recepite all'interno dello schema di contratto di servizio.

*Contratti di servizio presi a riferimento per il calcolo dei parametri di efficienza da parte dell'Autorità*

Sono state apportate le rettifiche al PRO, allegato allo schema di contratto, secondo le indicazioni dell'Autorità rilevanti ai fini della individuazione del set di contratti di servizio presi a riferimento per la determinazione dei parametri di efficienza.

*Variazione del valore della X di efficienza al variare della velocità commerciale della singola linea e l'esercizio della linea Foggia-Lucera sulla frontiera di efficienza*

Come da indicazione ART, l'anno preso a riferimento per la determinazione del recupero di efficienza è stato l'esercizio 2020, ultimo consuntivato ed approvato in media con i dati 2018-2019. Partendo dal confronto dei rispettivi costi operativi (dato 2020 in media con i dati 2018-2019) sono stati ricalcolati i parametri del PRO. In particolare, il costo operativo per treno-km di entrambe le linee (unità a cui fa riferimento il redigendo contratto) mostra riduzioni sostanzialmente in linea con quanto indicato dall'ART.

Nel dettaglio la riduzione del costo operativo nel primo periodo regolatorio (2022/2024) evidenzia un efficientamento del 10,93 %.

Considerando invece un periodo regolatorio quinquennale la società raggiunge un efficientamento del 9,5%.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA															
Periodi regolatori		media 2018-2020	2021	I periodo regolatorio			II periodo regolatorio			III periodo regolatorio		IV periodo regolatorio			
Anni di vigenza del redigendo CdS				2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo / treno-km	euro/ treno-km	10,57	9,45	9,30	9,41	9,53	9,74	9,84	9,99	10,09	10,34	10,45	10,64	10,56	10,66
variazione su media 2018-2020		-	0,00%	-11,85%	-10,99%	-9,84%	-7,87%	-6,84%	-5,50%	-4,54%	-2,10%	-1,13%	0,73%	-0,10%	0,88%
media periodo regolatorio su base triennale				-10,93%			6,74%			-2,59%		0,50%			
media periodo regolatorio su base quinquennale				-9,50%											

Tabella 1. Costo operativo/treno km, rete oggetto del redigendo contratto di servizio.

L'evoluzione del costo operativo delle due linee considerate separatamente, come da contratti vigenti, si calcola una riduzione dei costi che soddisfa l'indicazione ART. I costi rimangono inferiori rispetto al valore di riferimento nonostante si considerino costi che, nel corso del contratto, aumentano per motivi che includono gli adeguamenti contrattuali degli addetti dell'impresa ferroviaria e gli adeguamenti all'inflazione al tasso stabilito da Regione Puglia; effetti contenuti dalla riduzione del costo del personale per il turn over programmato. Nel dettaglio per la linea Foggia/Lucera la riduzione del costo operativo nel primo periodo regolatorio (2022/2024) evidenzia un efficientamento del 2,84 %. Considerando invece un periodo regolatorio quinquennale la linea Foggia/Lucera raggiunge un efficientamento del 2,31%.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA LINEA FOGGIA LUCERA															
Periodi regolatori			I periodo regolatorio					II periodo regolatorio			III periodo regolatorio		IV periodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		media 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo / treno-km	euro/ treno-km	10,48	10,21	10,06	10,17	10,31	10,30	10,34	10,26	10,37	10,60	10,71	10,92	10,87	10,98
variazione su media 2018-2020		-	0,00%	-3,96%	-2,91%	-1,64%	-1,66%	-1,36%	-2,05%	-1,04%	1,19%	2,23%	4,16%	3,72%	4,77%
media periodo regolatorio su base triennale				-2,84%				-1,69%			0,79%			4,22%	
media periodo regolatorio su base quinquennale				-2,31%											

Tabella 2. Costo operativo/treno km, linea Foggia-Lucera.

Analogamente, il costo operativo per treno-km riferito alla linea Foggia San Severo-Peschici nel primo periodo regolatorio (2022/2024) evidenzia un efficientamento del 15,64 %. Considerando invece un periodo regolatorio quinquennale la linea Foggia San Severo-Peschici raggiunge un efficientamento del 13,70%.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA LINEA FOGGIA - SAN SEVERO RODI PESCHICI															
Periodi regolatori			I periodo regolatorio					II periodo regolatorio			III periodo regolatorio		IV periodo regolatorio		
Anni di vigenza del redigendo CdS		media 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
costo operativo / treno-km	euro/ treno-km	10,62	9,01	8,86	8,96	9,07	9,40	9,56	9,82	9,92	10,19	10,29	10,49	10,37	10,47
variazione su media 2018-2020		-	0,00%	-16,61%	-15,70%	-14,61%	-11,50%	-10,06%	-7,54%	-6,62%	-4,06%	-3,12%	-1,31%	-2,36%	-1,42%
media periodo regolatorio su base triennale				-15,64%				-9,70%			-4,60%			-1,70%	
media periodo regolatorio su base quinquennale				-13,70%											

Tabella 3. Costo operativo/treno km, linea Foggia-San Severo-Peschici.

Il trend dei costi operativi è principalmente ascrivibile agli adeguamenti contrattuali del costo del lavoro, all'incremento inflazionistico dei costi operativi e all'incremento della flotta che permetterà di produrre più posti-km. I costi operativi/posto-km diminuiscono sensibilmente nel periodo considerato (Tabella 4), per effetto dell'inserimento di nuovi elettrotreni e per l'introduzione di treni in doppia composizione (164+164 posti) nel tratto San Severo - Foggia. I tre nuovi elettrotreni entreranno in servizio nel 2025, 2026 e 2027; gli elettrotreni destinati alle doppie composizioni saranno quelli con ingresso in servizio nel 2026 e 2027, anni in corrispondenza dei quali il costo operativo/posto-km ha una evidente riduzione. Si veda in particolare la Tabella 6 relativa all'intera relazione Foggia - San Severo- Peschici.

Intera rete (rif. contratto)		Media triennio	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo	Euro/posto -km	0,069	0,058	0,057	0,057	0,058	0,059	0,053	0,048	0,049	0,050	0,050	0,051	0,051	0,051

Tabella 4. Costo operativo/posto-km, rete oggetto del redigendo contratto di servizio.

Linea Foggia Lucera (rif. contratto)		Media triennio	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo	Euro/posto -km	0,066	0,062	0,061	0,062	0,063	0,063	0,063	0,063	0,063	0,065	0,065	0,067	0,066	0,067

Tabella 5. Costo operativo/ posto-km, linea Foggia-Lucera.

Linea Foggia San Severo Peschici		Media triennio	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo	Euro/posto -km	0,072	0,055	0,054	0,055	0,055	0,057	0,048	0,042	0,043	0,044	0,044	0,045	0,045	0,045

Tabella 6. Costo operativo/ posto-km, linea Foggia-San Severo-Peschici.

#### L'anno base preso a riferimento per la determinazione del recupero di efficienza

La determinazione del recupero di efficienza ai fini del PEF e del PRO è stata condotta con riferimento sia al singolo anno base 2020, sia alla media del triennio 2018-20219-2020, così come già detto innanzi. I valori impiegati sono valori consuntivati riferiti alla contabilità regolatoria dell'Impresa Ferroviaria, parte integrante del bilancio regolarmente approvato.

*Valutazioni quantitative sugli impatti che gli investimenti in materiale rotabile avranno in termini di attrattività del servizio*

Gli investimenti in materiale rotabile si rendono necessari principalmente per l'adeguamento alla normativa sulla sicurezza ferroviaria (D.Lgs. 112/2015): le elettromotrici Ale080 attualmente in servizio sulla linea Foggia-Peschici non potranno più circolare nella galleria del Monte Tratturale (principale galleria della linea) perché non più rispondenti alle esigenze normative di sicurezza antincendio. Al momento la circolazione delle Ale080 avviene in forza di una deroga alla normativa per la quale è attesa una proroga dall'Ente competente necessaria al mantenimento in servizio delle elettromotrici Ale080 fino a quando procedure e tempi di fornitura ne permetteranno la sostituzione con elettrotreni moderni e a più casse.

La sostituzione delle elettromotrici Ale080 con elettrotreni permetterà inoltre i seguenti vantaggi per l'utenza:

- Accessibilità per tutti gli utenti, anche a mobilità ridotta: i nuovi elettrotreni hanno ingressi a piano ribassato.
- Sicurezza e servizi al cliente: un singolo elettrotreno permette ad un solo agente di scorta di avere piena visibilità di tutto l'ambiente viaggiatori e di essere immediatamente disponibile a tutti i viaggiatori con le attuali elettromotrici questo non è possibile: le elettromotrici viaggiano accoppiate ma non è possibile per l'agente di scorta passare dall'una all'altra durante la marcia del treno.
- Comfort: gli elettrotreni di nuova acquisizione sono dotati di una migliore disposizione degli spazi con vestiboli di ingresso e uscita che facilitano i flussi di viaggiatori; il comfort di viaggio è aumentato anche grazie alla disponibilità di maggiori superfici vetrate lungo le pareti laterali.
- Livello di servizio: gli elettrotreni di nuova acquisizione permettono una maggiore velocità di impostazione dei servizi sia sulla rete FdG sia sulla rete RFI: le elettromotrici in dismissione erano ammesse solo a velocità minori.

*Invarianza, per l'intera durata contrattuale, dei costi di processo, dei ricavi e della produzione del servizio*

I dati prospettici di costi e ricavi sono stati adeguati per tenere conto degli adeguamenti contrattuali per tutte le categorie di addetti FdG e per considerare l'effetto delle variazioni dei prezzi al consumo. Circa il numero di treni negli anni in cui vengono dismesse le elettromotrici Ale080 e vengono immessi in servizio gli elettrotreni ETR330 (o equivalenti) è utile chiarire che con l'esclusione di tre elettromotrici e l'inserimento di un elettrotreno, considerando la capacità dei rotabili e le modalità di esercizio programmate, la capacità di produzione rimane sostanzialmente costante coerentemente con l'invarianza del programma di esercizio. Più in dettaglio, un elettrotreno (capacità posti a sedere: 164) va considerato equivalente, come capacità di trasporto, a due elettromotrici Ale080 (capacità posti a sedere: 80 ciascuna). Infatti le elettromotrici Ale080 viaggiano sempre accoppiate a costituire un treno da 80+80 posti a sedere. Al momento sono in servizio tre Ale080 di cui due impiegate in linea (sempre accoppiate) e una di scorta o in manutenzione. Con l'eliminazione dalla flotta in servizio delle tre Ale080 viene inserito in servizio un elettrotreno che ha scorta negli elettrotreni già in flotta. Quindi tre elettromotrici vengono sostituite da un elettrotreno, da cui la parità di treni-km. L'ingresso in servizio dei due successivi elettrotreni è funzionale alla realizzazione di treni in doppia composizione (due elettrotreni accoppiati a formare un treno) sulla tratta San Severo-Foggia. Quindi sulla tratta in oggetto a parità di treni-km aumentano i posti-km.

*Aumenti tariffari e applicazione del price-cap*

Come descritto nella relazione ex Delibera ART n. 48/2017, misura 4.11 e misura 6.2 (**allegato 1**) la politica tariffaria per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale, di competenza esclusiva della Giunta regionale, in Puglia è disciplinata dal Titolo VI della L.R. n. 18/2002.

Al fine di mantenere l'equilibrio economico finanziario del contratto di servizio, la possibilità di adeguare la tariffa all'indice inflattivo è stata predeterminata come di seguito, prevedendo incrementi tariffari localizzati in taluni specifici anni, assorbenti del previsto adeguamento inflattivo:

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

Questa necessità ricalca le omologhe scelte già compiute dalla Giunta regionale con la Deliberazione n. 957/2018 relativa al contratto di servizio per l'esercizio del trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale stipulato con Trenitalia s.p.a..

Tale impostazione consente di salvaguardare il principio di equità e non discriminazione dei vettori, nonché il perseguimento di una progressiva omogeneizzazione delle tariffe del sistema regionale dei trasporti. Si rappresenta, inoltre, che tale previsione ha scontato la procedura di consultazione prevista dall'art. 26, co. 1 della L.R. n. 18/2002 avviata con nota prot. AOO\_4802 del 16/11/2021.

#### *Monitoraggio KPI*

L'allegato 3 al contratto di servizio di cui all'affidamento in argomento comprende una dettagliata individuazione di indicatori specifici di prestazione e qualità (KPI), dei valori soglia rispetto alla applicazione delle penali od alla individuazione di premialità e mitigazioni, oltre che gli impegni, in capo all'Affidatario, di garantirne il puntuale monitoraggio e reportistica alla Regione.

#### *Equilibrio economico del contratto*

Il disallineamento tra testo e file Excel PRO era dovuto al fatto che il PRO era stato inizialmente elaborato per non includere l'adeguamento all'inflazione programmata. Il successivo inserimento dell'inflazione programmata aveva causato il disallineamento rilevato da ART. La versione di PEF allegata al contratto di servizio recupera questo disallineamento.

#### *Tasso inflattivo adottato*

Al fine di consentire previsioni affidabili e calibrate della dinamiche evolutive delle componenti economiche e finanziarie del PEF suscettibili di evoluzioni legate alla dinamiche inflattiva, è stato utilizzato un tasso di adeguamento inflattivo, di tali componenti, predeterminato e fissato al 0.9%. Tale indicazione, peraltro, è in linea anche con quanto indicato nel contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale sottoscritto con Trenitalia s.p.a., nonché con gli altri in corso di negoziazione.

Per ciò che attiene la differenziata stima di "ripresa" dei ricavi da traffico rispetto ai decrementi occorsi per effetto dell'emergenza COVID-19 è stata raccolta l'indicazione di omogeneizzare le stime degli effetti dell'emergenza sanitaria. Tuttavia pare il caso di segnalare che, stanti le apprezzabili differenze dei contesti operativi, nonché delle attitudini socio-economiche dei territori di riferimento in cui è programmata la produzione dei servizi ferroviari in Puglia, le eventuali differenziazioni in tal senso, rinvenibili nelle previsioni oggetto dei contratti di servizio tra gli operatori del trasporto pubblico, attengono ad una verosimile stima di tali effetti opportunamente graduata rispetto alle peculiarità del caso (tasso di occupazione e di antropizzazione dei territori, comportamento tipico dei viaggiatori pendolari, reddito pro-capite, capacità di generazione domanda di trasporto ferroviario, esperienze di integrazione modale,...).

#### **Infrastruttura ferroviaria, caratteristiche del servizio ed obbligazioni di servizio pubblico**

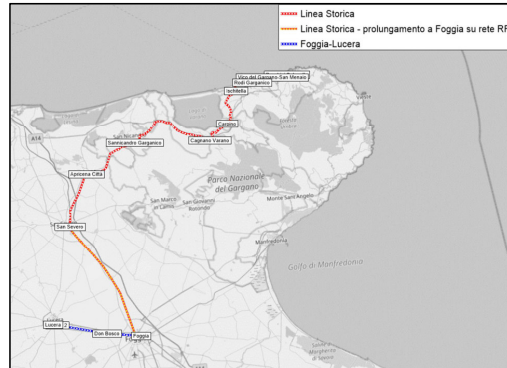
Il Piano regionale dei trasporti della Regione Puglia, assunto a dignità di norma con la Legge regionale 23 giugno 2008 n. 16 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", riconosce al sistema ferroviario pugliese il ruolo di struttura portante della rete di 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

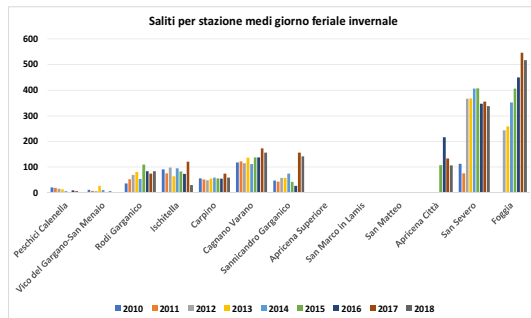
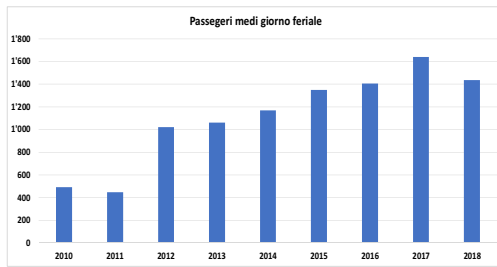
dall'evidenza secondo cui, dei 258 Comuni pugliesi, ben 149 (quasi il 60%) sono attraversati dalla ferrovia connettendo, in termini di accesso diretto, l'81,4% della popolazione.

La rete ferroviaria, completamente elettrificata, sulla quale sono maggiormente concentrati i servizi di trasporto ferroviario oggetto d'affidamento presenta pertanto le seguenti caratteristiche: Servizio ferroviario	Linea o tratta	Rete	Gestione	Lunghezza	Semplice o doppio binario	Elettrificazione
<b>Foggia-Lucera</b>	Foggia-Lucera	Regionale	Ferrovie del Gargano	19,36 km	Semplice binario	Linea elettrificata
<b>Foggia-San Severo-Peschici</b>	Foggia-San Severo	Nazionale	Rete Ferroviaria Italiana	30,50 km	Doppio binario	Linea elettrificata
	San Severo-Peschici	Regionale	Ferrovie del Gargano	73,86 Km	Semplice binario	Linea elettrificata

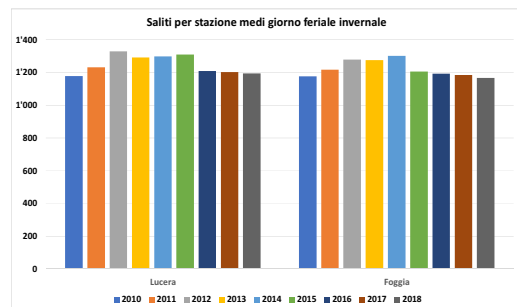
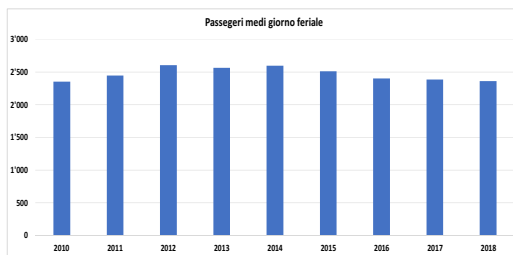
Di seguito si riportano due schematizzazioni della rete di riferimento e delle estensioni del servizio sulla rete ferroviaria nazionale (S. Severo – Foggia).



La linea storica dal 2010 al 2018 ha un numero medio di passeggeri saliti in una giornata feriale invernale pari a 1'113 passeggeri/giorno, che scendono a 470 se si esaminano solo gli anni in cui non erano attivi tra San Severo e Foggia. Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata feriale invernale complessivi e distinti per fermata.



La linea Foggia-Lucera dal 2010 al 2018 ha un numero medio di passeggeri saliti in una giornata feriale invernale pari a 2'472 passeggeri/giorno. Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata feriale invernale complessivi e distinti per fermata.



Sulla linea Lucera – Foggia sono previsti 60 treni/giorno di cui 4 nell’intervallo orario di punta. La percentuale di treni nell’intervallo orario di punta è quindi del 13%.

Sulla linea Foggia - San Severo – Peschici C, nell'orario invernale sono previsti 34 treni/giorno di cui 7 nell'intervallo orario di punta. La percentuale di treni nell'intervallo orario di punta è pari al 21%.

La velocità commerciale dei servizi si attesta intorno ai 55 km/ora.

Nove fermate/stazioni della rete sono tutte dotate di biglietteria, tra cui alcune dotate di rivenditrici automatiche self-service il cui numero è destinato a crescere in dal primo anno di validità di contratto. La rete di vendita è completata da una serie di esercenti convenzionati (agenzie di vendita titoli di viaggio) oltre che da servizi infotelematici (da fruire anche in modalità mobile) dedicati a tale scopo.

Il servizio è offerto con una flotta, dedicata al servizio viaggiatori, di 10 treni elettrici tutti a composizione bloccata. L'età media è pari a 9,5 anni nel primo anno di vigenza del contratto (2022).

Per effetto degli investimenti in materiale rotabile, sia a carico Regione Puglia che a carico dell'affidatario, nei primi cinque anni l'età media passa a 8 anni.

Oltre alle nuove dotazioni ed al miglioramento del confort di viaggio, va evidenziato che i nuovi treni consentiranno di proporre il 100% dei treni accessibile alle persone con mobilità ridotta e il 100% dell'accessibilità con la propria bici.

#### **Obbligazioni di servizio pubblico**

Gli obblighi di servizio pubblico esplicitati nel Contratto di Servizio sono:

- obbligo di effettuazione delle corse ferroviarie elencate nel programma di esercizio nel rispetto degli standard minimi specificati nel contratto di servizio;
- obblighi relativi ai rotabili adibiti al servizio e ammodernamento del parco del materiale rotabile mediante acquisto di treni secondo la quantità e la tempistica stabilite dal Contratto di servizio;
- obblighi tariffari;
- obblighi relativi alla qualità del servizio ;
- obblighi di monitoraggio e rendicontazione;
- obblighi di contabilità analitica separata;
- obblighi di informazioni all'utenza.

Elemento non trascurabile, soprattutto tra gli obblighi di servizio oggetto di contratto, è la gestione del sistema di garanzia della qualità del servizio implementato in piena aderenza alla Deliberazione ART n. 16/2018.

In coerenza con le misure regolatorie di specie sono stati definiti precisamente gli standard di qualità relativi ai servizi oggetto d'affidamento introducendo regole di computazione e rilevazione dei relative condizioni minime da garantire.

Le componenti del sistema delle garanzie di qualità sono: regolarità e puntualità del servizio, informazioni all'utenza, quantità di posti offerti, accessibilità della rete commerciale, pulizia, comfort e sicurezza.

Tali parametri sono continuamente verificati sia dall'affidatario che attraverso specifiche campagne di ispezione e verifica da parte del committente del servizio.

Ulteriore elemento di novità è l'introduzione di espliciti e misurabili indicatori di efficienza della gestione del contratto di servizio, in termini di progressiva riduzione dei costi di produzione del servizio, oltre che di crescita dei ricavi da traffico.

In aderenza alla Deliberazione ART n. 120/2018, infatti, l'affidamento è basato su un piano di raggiungimento degli obiettivi (PRO) di efficienza della gestione del servizio proprio sia in termini di costi (efficienza) che in termini di efficacia (progressivo incremento della regolarità e della puntualità).

Il contratto di servizio, prevede, inoltre specifiche penali contrattuali in caso di inadempimenti e/o di mancato raggiungimento degli obiettivi di efficientamento definiti nel PRO.

#### **Compensazioni per obbligazioni di servizio pubblico**

Per l'assolvimento degli obblighi di servizio sono 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.

La compensazione riconosciuta a FDG per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico di cui al contratto di servizio in argomento, non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'art. 107, par. 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), poiché computata ed erogata a norma del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii. (art. 9, par. 1).

Il corrispettivo contrattuale previsto sarà finanziato attraverso le risorse del Fondo Regionale Trasporti, di cui alla L.R. n. 18/2002 nel quale concorrono sia risorse trasferite dallo Stato (Fondo Nazionale Trasporti) che risorse proprie regionali.

#### **Selezione della modalità di affidamento**

La Regione Puglia, con DGR n. 1480/2017, ha disposto anche per il contratto di servizio in argomento, l'affidamento diretto, ex art. 5, par. 6 del Regolamento 1370/2007 e ss.mm. e ii..

Anche a fronte degli investimenti proposti dall'affidatario con proprio apporto di risorse economiche, ritenuti funzionali ed indispensabili per l'implementazione del processo di continuo recupero di qualità del servizio, è stato possibile estendere, ex art. 4, par. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss. mm. e ii, la durata del contratto di servizio sino a complessivi dodici anni.

#### **La Delibera 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,...).

#### **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.



**La Delibera ART n. 120/2018**

Le misure regolatorie contenute nell'atto in parola risultano acquisite al procedimento di elaborazione del contratto di servizio attraverso la redazione del PRO e del PEF sottoposti all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

**Motivazioni a supporto della scelta**

L'affidamento diretto a Ferrovie del Gargano s.r.l., ex art. 5, par. 6 del Reg. n. 1370/2007 è stato disposto con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1480/2017.

La scelta, dunque, è stata compiuta dalla Giunta Regionale con l'atto amministrativo di aggiudicazione anzidetto in ottemperanza all'art. 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 e sulla scorta dell'offerta commerciale prot. 1852 del 14.09.2017.

La citata offerta commerciale formulata da Ferrovie del Gargano s.r.l. richiedeva l'aggiudicazione diretta a far data dal 01/01/2022.

Il provvedimento amministrativo di affidamento (DGR n. 1480/2017) ne fissa una durata pari a 9 anni e 3 mesi (111 mesi).

L'evoluzione della regolamentazione del settore nonché gli impatti che lo stato di emergenza ha riverberato tanto sulle esigenze della mobilità quanto sulla modalità collettiva di trasporto costituiscono le preminenti motivazioni della necessità di aggiornare ed integrare l'offerta commerciale formulata da FDG.

In particolare, l'offerta commerciale di FDG ha dovuto essere rivista anche in considerazione:

- a) dell'approvazione della Delibera ART n. 16/2018 che ha introdotto stringenti meccanismi di identificazione, misurazione e gestione dei parametri minimi di qualità del servizio richiesti all'affidatario i quali riflettono i propri effetti nel PEF;
- b) dell'approvazione della Delibera ART n. 120/2018 che ha fornito criteri oggettivi per l'efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale oltre che misure di contabilità regolatoria rivolte al cost-accounting ed alla specificazione della separazione contabile introdotta sia dalla L.R. n. 18/2020 che dal D.Lg.s n. 112/2015. Nello specifico, inoltre, è stato richiesto all'impresa ferroviaria di procedere agli efficientamenti della propria gestione traguardando livelli obiettivi (target) prefissati da ART per ogni periodo regolatorio attraverso uno specifico Piano di Raggiungimento degli Obiettivi (PRO), nonché di dotarsi degli apprestamenti organizzativi utili al rilevazione, monitoraggio e rendicontazione dei relativi KPI.
- c) dell'approvazione della Delibera ART n. 154/2019 che ha introdotto un rinnovato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, tra cui: la formazione di report e collezione 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;
- d) dei profondi mutamenti della domanda di mobilità e del comportamento dei viaggiatori che la crisi pandemica ha comportato e che le Parti (Regione Puglia e l'Impresa Ferroviaria) hanno ritenuto prudente modellare nelle previsioni del PEF attraverso la riduzione dei passeggeri trasportati (e, conseguentemente dei relativi ricavi da traffico) nella misura del -40%, (nel primo anno di validità del contratto) e del -60% (nel secondo anno di validità del contratto) rispetto ai ricavi da traffico registrati nel 2019.

La proposta commerciale formulata da Ferrovie del Gargano s.r.l., come da ultimo integrata (prot. AOO\_078/PROT/30/11/2021/0005041) prevede, dunque:

- a) investimenti complessivi per circa € 4,8 milioni con risorse a carico dell'affidatario relativi alla acquisizione (in cofinanziamento con Regione Puglia) di tre nuovi elettrotreni a 3 casse per circa complessivi da immettere in servizio entro il 2027;
- b) la potenziale crescita dei viaggiatori trasportati;
- c) impegni, esplicitamente identificati, dedicati alle politiche di contrasto all'evasione tariffaria;
- d) sensibili miglioramenti, durante la durata del contratto, dell'efficientamento dei processi produttivi e conseguente riduzione dei costi di produzione;
- e) l'attivazione di un sistema di gestione del contratto di servizio, in coerenza con i principi del Regolamento (CE)n. 1370/2007 e ss. mm. e ii.. basato su stime e previsioni di carattere economico e finanziario (PEF) il quale consente di raggiungere l'equilibrio economico del medesimo contratto nell'arco dell'intera estensione temporale, attraverso obiettivi di efficientamento misurabili e quantificabili per ogni anno;
- f) l'adozione di un sistema di puntuale verifica delle condizioni minime di qualità associati ad un sistema di gestione delle penalità/premialità e mitigazioni in linea con il contesto regolatorio vigente utile a garantire il progressivo miglioramento degli standard di puntualità, regolarità, pulizia, nonché all'adozione di un efficace e puntuale modello di monitoraggio e verifica di tutti gli adempimenti contrattuali da parte dell'affidatario;
- g) la sostanziale aderenza dei costi operativi medi esposti a PEF rispetto al costo standardizzato del servizio ex DM 157/2018. Tale metodologia, sebbene formalmente non applicabile al caso di specie (cfr. art. 1, c. 6, ultimo periodo), consente di concludere che il costo del servizio oggetto di affidamento risulta in linea con quanto rinvenibile dall'applicazione dell'algoritmo di cui al citato Decreto alle caratteristiche del servizio di che trattasi.

Pertanto l'affidamento del contratto di servizio in argomento a Ferrovie del Gargano s.r.l., stante gli esiti istruttori così raccolti, soddisfa quanto previsto dalla disciplina europea di riferimento nonché i principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento, oltre che i principi di economicità, imparzialità, efficacia, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica.



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

UFFICIO	TIPO	ANNO	NUMERO	DATA
TRA	DEL	2021	35	22.12.2021

FERROVIE DEL GARGANO S.R.L..CONTRATTO DI SERVIZIO, PER IL PERIODO 2022-2033, RELATIVO AL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE NELLA REGIONE PUGLIA. RETTIFICA PRE-INFORMAZIONE N. 387771-2017-IT. APPROVAZIONE RELAZIONE EX ART. 34 D.L. 179/2012. APPROVAZIONE SCHEMA DI CONTRATTO.

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

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

  
ELISABETTA  
VIESTI  
22.12.2021  
14:54:35  
UTC

**Dirigente**  
D.SSA ELISABETTA VIESTI

