

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 30 giugno 2023, n. 917

Adempimenti connessi alla D.G.R.n.2182 del 29.12.2020 - Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. - Contratto di servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale nella Regione Puglia dal 01.07.2023 al 31.12.2032 - Approvazione relazione tecnica e approvazione schema di contratto e rettifica, meramente fattuale, dell'avviso di preinformazione n.2104-2021-IT

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

VISTI

- il Regolamento (CE) n.1370 del 23.10.2007 e ss. mm. e ii. (in particolare, il Regolamento (CE) n.2338 del 14.12.2016), relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- 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, e in particolare:
 - l’articolo 8 che prevede la delega delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti ai 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-*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 (A.R.T.);
- 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’art.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.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 e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, come aggiornato con Regolamento (UE) n.782/2021 e ss.mm.ii.;
- 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”*;

PREMESSO 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 (ATO) di estensione almeno provinciale;
- tale impostazione risulta 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 e 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 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 ATO 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 ATO;
- 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;
 - l’organizzazione dei servizi con individuazione delle reti e dei bacini;
- con la D.G.R.n.2304 del 9 dicembre 2019 *“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 treni x km/anno;

CONSIDERATO che la scelta di ricorrere all'affidamento diretto ex art.5 par.6 del Reg. (CE) n.1370/2007 è conseguita dai seguenti principi:

- il Regolamento (CE) n.1370/2007 contiene disposizioni concernenti l'organizzazione e il finanziamento, nell'ambito degli Stati membri, dei servizi pubblici di trasporto di persone, compresi i servizi di trasporto locale e regionale tramite ferrovia, gravati da obblighi di servizio pubblico;
- ai sensi di quanto disposto dall'art.5 par.6 del medesimo regolamento europeo, con specifico riferimento ai contratti di servizio di Trasporto Pubblico Locale ferroviario, è concesso alle autorità competenti, di affidare in via diretta tali contratti, salvo il caso in cui vi sia un espresso divieto in tal senso nella legislazione nazionale e fatta eccezione per forme di trasporto su rotaia diverse da quella ferroviaria, quali ad esempio metropolitana o tram;
- l'affidamento diretto non esenta dal rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e da una adeguata pubblicità e, a tal fine, l'art.7 del Reg. CE n.1370/2007 prevede:
 - a. la pubblicazione annuale di una relazione sugli obblighi di servizio relativi agli operatori prescelti, sulle compensazioni ed i diritti di esclusiva;
 - b. la pubblicazione, un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, di un Avviso sulla gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, contenente informazioni minime quali il nome e indirizzo dell'autorità competente, il tipo di aggiudicazione previsto, i servizi ed i territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione nonché la data di inizio e di durata del contratto;
- l'art.7 par.2 del medesimo Regolamento prevede, inoltre, che qualora dette informazioni cambino successivamente alla loro pubblicazione, l'autorità competente è tenuta a pubblicare al più presto la conseguente rettifica, rimanendo in ogni caso impregiudicata la data di avvio dell'aggiudicazione diretta o del bando di gara;
- l'art.61 della L.n.99/2009 e ss.mm.ii., espressamente consente - nell'ordinamento italiano - il ricorso all'affidamento diretto, ai sensi del citato par.6 dell'art 5 del Reg.(CE) n.1370/2007 e ss.mm.ii.;

ATTESO CHE

- sulla base dello schema di contratto di servizio approvato con D.G.R.n.2140/2009, disciplinante organicamente il servizio di trasporto ferroviario, il servizio di trasporto automobilistico sostitutivo/integrativo del trasporto ferroviario e il servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, la Regione Puglia ha sottoscritto con la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. (Ferrovie del Sud Est o anche FSE), il "*Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale*" (rep.n.011020 del 29.12.2009), avente durata di sei anni, dal 1° gennaio 2010 al 31 dicembre 2015, con possibilità di rinnovare il medesimo contratto per ulteriori sei anni (art. 3);
- con D.G.R.n.1453 del 02.08.2013 la Giunta regionale ha disposto di non avvalersi della facoltà di recedere dal contratto di servizio in essere, prorogandone la scadenza di ulteriori sei anni, sino al 31.12.2021;
- con D.G.R.n.1480/2017, approssimandosi la scadenza del 30 settembre 2017 fissata dall'art.27 del D.L.n.50/2017 per procedere agli adempimenti di cui al comma 2 lett. d) del medesimo articolo, anche al fine di scongiurare eventuali riduzioni del riparto del Fondo Nazionale Trasporti, la Giunta regionale ha disposto, tra l'altro, per i servizi di cui al Contratto di servizio di FSE del 2009, di procedere al relativo affidamento con gara pubblica, ai sensi dell'art.5 par.3 del Reg. (CE) n.1370/2007, non avendo la medesima società FSE, nelle more sottoposta a commissariamento, espresso alcuna richiesta di riaffidamento del servizio di TPLR;
- di conseguenza, con la citata deliberazione si è disposto di procedere con gara pubblica ai sensi dell'art.5 del Reg. CE n.1370/2007, al fine di aggiudicare il servizio di trasporto ferroviario, erogato dalla società FSE, a decorrere dal 01.01.2022 al 31.12.2027, con facoltà di proroga nel limite del 50%, al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4 punto 4 del Reg. CE n.1370/2007, esperite le disposizioni di cui all'art.7 del medesimo regolamento sugli obblighi di pubblicità e trasparenza e verificata la permanenza dei principi generali dell'attività amministrativa, di cui all'art.1 della L.n.241/1990 e ss.mm.ii.;
- successivamente, con provvedimento del 25.06.2018, depositato il 10.07.2018 e relativo alla procedura n.1/2017, il Tribunale di Bari – Sezione Fallimentare ha omologato il Concordato preventivo in continuità della società Ferrovie del Sud Est, cui questa Regione, pur contestando la consistenza dei propri crediti

dedotti in Concordato, ha aderito con Deliberazione di Giunta Regionale n.120 del 31.01.2018 “...*affinché possa essere evitato il fallimento della società con conseguenze più sfavorevoli per la Regione Puglia ed i propri cittadini, nonché per i possibili riflessi sui livelli occupazionali*”;

RICHIAMATA la nota prot.n.AD/242 del 09.10.2020, ricevuta via PEC in data 13.10.2020 e acquisita in ingresso al prot.n.AOO_078/3578 del 14.10.2020, con la quale la società Ferrovie del Sud Est, facendo seguito alle precedenti note del 29.11.2019 e del 21.07.2020, ha presentato una proposta commerciale finalizzata alla aggiudicazione diretta a decorrere dal 2022 e per la durata di 10 anni, ai sensi dell’art.5 par.6 del Regolamento (CE) n.1370/2007 e ss.mm.ii., avendo evidenziato le nuove condizioni economico-finanziarie e operative in cui versa la società Ferrovie del Sud Est a seguito dell’omologazione del Piano concordatario e dell’acquisizione di FSE dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane a fine 2016;

DATO ATTO che la Giunta Regionale, a fronte dell’offerta commerciale di cui innanzi e degli impegni assunti da FSE nella medesima nota prot. AD/242 del 09.10.2020 e anche in forza della perdurante validità delle valutazioni operate dalla Regione con D.G.R.n.120 del 31.01.2018, con propria D.G.R.n.2182 del 29.12.2020 ha pertanto disposto:

- l’aggiudicazione diretta in favore della società Ferrovie del Sud Est del contratto di servizio di trasporto pubblico ferroviario, ai sensi dell’art.5 par.6 del Reg. (CE) n.1370/2007 e ss.mm.ii., a decorrere dal 01.01.2022 e sino al 31.12.2031, esperite le disposizioni di cui all’art.7 del medesimo regolamento sugli obblighi di pubblicità e trasparenza e verificata la permanenza dei principi generali dell’attività amministrativa, di cui all’art.1 della Legge 7 agosto 1990 n.241 e ss.mm.ii., da attuarsi sulla base dei km di servizi minimi compatibili con quanto indicato nella D.G.R.n.2304/2019 e sulla base di una attenta valutazione dei costi pertinenti nel rispetto del principio di efficienza dei costi, di cui al capo II dell’allegato alla Delibera ART n.154/2019 e in applicazione del D.M.n.157 del 28.03.2018 di determinazione del costo *standard* unitario e/o di stima *benchmarking* di altre imprese quali elementi di riferimento per la quantificazione della compensazione attribuita;
- che l’affidamento potrà essere perfezionato soltanto dopo l’avvenuto rilascio del Certificato di Sicurezza da parte di ANSFISA nei confronti della società Ferrovie del Sud Est e dopo la definizione delle pendenze in atto con Regione Puglia, anche mediante strade conciliative, nonché a valle della definizione della controversia in merito alla legittimità dell’acquisizione della stessa società da parte di Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.;
- di approvare l’allegato “*schema di preinformazione*”, redatto ai sensi dell’art.7 par.2 del Reg. CE n.1370/2007 e ss.mm.ii., relativo alla società Ferrovie del Sud Est e disporre la pubblicazione in sostituzione dell’avviso relativo alla procedura di gara approvato e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea GU/SS189 del 03.10.2017 prevedendo, inoltre, che qualora dette informazioni fossero modificate successivamente alla loro pubblicazione, l’autorità competente avrebbe pubblicato una rettifica nel più breve termine. Tale rettifica non pregiudica la data di avvio dell’aggiudicazione diretta o del bando di gara;

ATTESO CHE

- è intervenuto l’avviso di preinformazione al mercato n.2104-2021-IT - previsto dal citato art.7 par.2 del Reg. CE n.1370/2007 - relativo al suddetto affidamento diretto in favore di Ferrovie del Sud Est, ex art.5 par.6 del citato regolamento, pubblicato sul supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea GU/S S1 del 04.01.2021, in sostituzione dell’avviso relativo alla procedura di gara avviata con D.G.R.n.1480/2017, approvato e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea GU/S S189 del 03.10.2017, in data 04.01.2021;
- per l’effetto dell’emergenza sanitaria da Covid-19, l’art.92 co.4-ter del D.L. 17 marzo 2020, n.18 (convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n.27) ha disposto che “... *sino al termine delle misure di contenimento del virus Covid-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020, fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell’emergenza...*”;
- con D.L.n.221 del 24.12.2021 è stato prorogato fino al 31 marzo 2022 lo stato di emergenza sanitaria, ragion per cui, con D.G.R.n.2232/2021, la Giunta regionale, ai sensi dell’art.92 co.4-ter del D.L.n.18/2020,

ha prorogato il contratto di servizio rep.n.011020 del 29.12.2009 in essere con Ferrovie del Sud Est, relativamente ai servizi di trasporto ferroviario, sino al perfezionamento della suddetta procedura relativa all'affidamento del contratto di servizio pubblico di trasporto di persone per ferrovia, e comunque non oltre il 31.03.2023;

- con l'approssimarsi della scadenza della suddetta proroga e non essendo ancora intervenuto il rilascio del precitato Certificato di Sicurezza da parte di ANSFISA, giusta D.G.R.n.411 del 27.03.2023, la Giunta regionale ha stabilito di prevedere, all'interno nel nuovo contratto di servizio, apposita clausola risolutiva che conceda all'amministrazione affidante la facoltà di recesso nel caso in cui l'esito del "Contenzioso Aiuti" alteri i presupposti dell'affidamento e/o determini la perdita dei requisiti di affidabilità da parte di FSE, senza che quest'ultima possa aver nulla a pretendere per ragioni di danno o indennizzo, accordando nel contempo una proroga al vigente contratto 30.06.2023, ai sensi dell'art.5 par.5 del Reg. (CE) n. 1370/2007;

DATO ATTO 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 a 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 ART ha integrato le misure regolatorie di cui alla Delibera ART n.49/2015;
- con Delibera n.48 del 30 marzo 2017, ART ha definito la metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento e, in particolare, tra le altre cose alla misura 4 punto 11 e misura 6 punto 2, ha previsto che gli Enti affidanti predispongano e trasmettano all'ART per eventuali osservazioni, un'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.n.1775/2019 (acquisita al prot. AOO_078/747 del 27.02.2019) del 26.02.2019, ART ha fissato e 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, ART 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 Reg. CE n.1370/2007 e dal decreto-legge n.50/2017, art. 48 co.6 (misura 2 punto 1);
 - b. il PEF, allegato al contratto di servizio, tenga conto dei 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, 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, punto 3 e misura 1 punto 4);
 - c. nei contratti di servizio sono indicate specifiche previsioni volte a responsabilizzare l'Aggiudicatario rispetto al raggiungimento dei livelli obiettivi prefissati nel PRO (misura 2 par.4 lett. c);
 - d. prima della stipula del contratto di servizio, l'Ente Affidante trasmette il PEF (misura 2 punto 4) e il PRO (misura 2 punto 4) all'ART affinché la stessa possa formulare eventuali osservazioni nei termini previsti (misura 2 punto 7);
- con la Delibera n.16 del 8 febbraio 2018 recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto*

passenger per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico”, 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

- AGCM (Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato), ART e 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 e 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 Reg. (CE) n.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 par.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 Reg. (CE) n.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 Reg. (CE) n.1370/2007, costituisce una modalità espressamente contemplata e non vietata dalla vigente legislazione nazionale in favore della alternativa procedura di gara (L.n.99/2009, art.61).

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 par.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*”.

VERIFICATO che, successivamente alla pubblicazione del citato avviso di preinformazione al mercato n.2104-2021-IT, pubblicato sul supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea GU/S S1 del 04.01.2021, all’attualità non si sono registrate manifestazioni di interesse rispetto all’affidamento di che trattasi;

DATO ATTO

- del complesso e articolato processo di negoziazione del contratto di servizio che la Regione Puglia e Ferrovie del Sud Est hanno condotto, in conseguenza e aderenza dell’affidamento diretto disposto con la D.G.R.n.2182/2020 e in conformità al quadro normativo e regolatorio applicabile al caso di specie, oltre che ai cronoprogrammi dei lavori di potenziamento e adeguamento della rete ferroviaria regionale che insistono nel perimetro di affidamento dei servizi di trasporto di che trattasi;
- che la proposta commerciale della società Ferrovie del Sud Est, 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 del servizio ferroviario regionale, si è arricchita, durante la fase negoziale del contratto, di ulteriori impegni, tra cui l’apporto di investimenti in autofinanziamento per circa 61,46 M€;

- che, con D.G.R.n.2304 del 09.12.2019 sono stati determinati i servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale per la Regione Puglia, come definiti dal D.Lgs.n.422/1997 e ss.mm. ii.;

DATO ALTRESÌ ATTO CHE

- la Regione, in conformità al quadro normativo e regolatorio applicabile al caso di specie, giusta nota prot.n.AOO_078/2954 del 14.07.2021, ha predisposto la relazione ex Delibera ART 48/2017, Misura 4 punto 11 e Misura 6 punto 2, con la quale ha individuato il lotto di affidamento, nella fattispecie corrispondente al servizio ferroviario regionale su rete in gestione ad FSE (Gestore), inviandola all'ART, in data 14 luglio 2021, e ricevendo positivo riscontro dalla stessa, giusta nota ART prot.n.11477 del 26.07.2021, con invito a ricevere formale trasmissione del PRO e del PEF afferenti il servizio ferroviario da affidare, ai sensi della Misura 2 punto 7 dell'Allegato A alla Delibera ART n.120/2018;
- a seguito dell'entrata in vigore della Delibera ART 120/2018, la Regione ha richiesto all'ART in data 12 marzo 2021 i parametri per perseguire l'efficienza dell'affidamento diretto, ricevendo riscontro dalla stessa, in data 25 marzo 2021, sulla base dei quali ha predisposto e concordato con FSE, il PRO, nel quale sono stati definiti gli obiettivi di efficacia ed efficienza, i meccanismi incentivanti e le azioni di miglioramento della *performance* del servizio di trasporto per il primo periodo regolatorio;
- le Parti hanno elaborato il PRO e il PEF sviluppato per l'intero periodo dell'affidamento, che assicura l'equilibrio economico-finanziario del contratto, incluso il ragionevole utile, incentivando il progressivo miglioramento degli obiettivi di efficacia ed efficienza, per il primo periodo regolatorio definiti nel documento di programmazione, ossia nel PRO;
- la Regione, giusta note prot.n.AOO_078/5487 del 29.11.2022 e AOO_078/0000001 del 02.01.2023, in ottemperanza alla Misura 2 punto 7 dell'Allegato A alla Delibera ART n.120/2018, ha inviato all'ART il PRO e l'annesso PEF;
- l'ART, giusta nota ART prot.n.1935 del 08.02.2023, ha reso le proprie osservazioni a conclusione della forma partecipativa prevista dalla Misura 2 punto 7 dell'Allegato A alla Delibera ART n.120/2018, invitando, nel contempo, la Regione a integrare opportunamente la documentazione di affidamento;
- la Regione ha integrato e aggiornato il PRO e il PEF, con i relativi allegati, come sviluppato per l'intero periodo dell'affidamento, in pieno recepimento delle osservazioni rilevate da ART;

LETTA la relazione tecnica, di cui all'Allegato "B" al presente provvedimento, con la quale si dà attuazione dell'affidamento diretto già disposto dalla Giunta Regionale con D.G.R.n.2182 del 29.12.2020:

- a. vengono illustrati i contenuti e le modalità di accoglimento/superamento delle osservazioni formulate dall'ART sul PRO e sul PEF, ai sensi della Misura 2.7 della Delibera ART n.120/2018, come pervenute con nota prot.n.1935 dell'8.02.2023;
- b. vengono illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompenzioni;
- c. viene dato atto dell'intervenuta definizione delle pendenze in atto con Regione Puglia, nonché dell'avvenuto rilascio in favore della società FSE del Certificato di sicurezza, come rilasciato da ANSFISA in data 21.04.2023 avente validità sino al 20.04.2028;
- d. viene dato atto che, non essendo ancora giunto a definizione il c.d. "Contenzioso Aiuti", nello schema di contratto di servizio, di cui all'Allegato "A" al presente provvedimento, è stata prevista apposita clausola risolutiva che conceda all'Amministrazione affidante la facoltà di recesso, nel caso in cui l'esito del "Contenzioso Aiuti" alteri i presupposti dell'affidamento e/o determini la perdita dei requisiti di affidabilità da parte di FSE, senza che quest'ultima possa aver nulla a pretendere per ragioni di danno o indennizzo;

CONSIDERATO CHE

- la Regione, in attuazione dell'affidamento diretto già disposto con D.G.R.n.2182 del 29.12.2020, 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;
- 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'ART e basato su un PEF e una chiara definizione dei rischi a carico di Ferrovie del Sud Est e della Regione;
 - un sistema di gestione del contratto, in coerenza con i principi del Reg. CE 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 Sud Est per circa 61,46 M€;
 - la durata dal 01.07.2023 al 31.12.2032 del contratto di servizio, ex art.4 par.4 del Reg. CE n.1370/2007, quale durata minima necessaria a garantire l'equilibrio economico finanziario del contratto, anche in considerazione della durata 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 al recupero dell'evasione tariffaria;
 - il progressivo incremento della produzione di servizi ferroviari in occasione delle riconfigurazioni della rete ferroviaria regionale, sino a circa 3.800.000 treni x km/anno;
 - interventi calibrati di adeguamento delle tariffe, per i quali risulta espletata la procedura di consultazione di cui all'art. 26 comma 1 della L.R.n.18/2002, come evidenziato nell'Allegato "B", secondo il seguente prospetto:

| anno | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Incremento tariffario garantito | 8,10% | 0,90% | 5,00% | 0,90% | 3,50% |
| anno | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
| Incremento tariffario garantito | 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 all'art.26 co.2 della L.R. n° 18 del 31.10.2002, e che l'incremento indicato per il 2023 è già stato applicato secondo la D.G.R.n.842 del 14.06.2023. Negli anni 2024, 2026 e 2028-2032, 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 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. Negli anni 2025 e 2027, le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente del 5% e del 3,5%;

- apposita clausola risolutiva, in esecuzione all'indirizzo fornito con D.G.R.n.411 del 27.03.2023, che concede all'Amministrazione affidante la facoltà di recesso, nel caso in cui l'esito del così detto "Contenzioso Aiuti" alteri i presupposti dell'affidamento e/o determini la perdita dei requisiti di affidabilità da parte di FSE, senza che quest'ultima possa aver nulla a pretendere per ragioni di danno o indennizzo;

DATO ALTRESÌ ATTO che, in considerazione delle revisioni e delle integrazioni intervenute nell'ambito dell'articolato processo di negoziazione del contratto di servizio che comportano la modifica del valore stimato del contratto e della data di inizio e durata dello stesso, risulta necessario procedere, ex art.7 par.2 del Reg. (CE) n.1370/2007, alla pubblicazione di avviso di rettifica, meramente fattuale, al richiamato avviso di preinformazione;

VISTO CHE

- l'art.7 par.1 del Reg. (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 tecnica resa in ordine alle esigenze di garantire pubblicità e trasparenza sul processo di affidamento del servizio di trasporto pubblico per ferrovia in argomento;

VERIFICATO CHE

- la Regione Puglia, quale Autorità competente, così come definita all'art.2 par.1 lett. b) del Reg. (CE) n.1370/2007 e ss.mm.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 e operato da FSE, 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 altresì che, con DPCM 16 novembre 2000, sono state 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 le Regioni interessate, ai sensi degli artt. 8 e 12 del D.Lgs.n.422/1997 e ss.mm. ii.;

DATO ATTO CHE a mente di quanto previsto dal Comunicato del Presidente dell'ANAC, del 16.10.2019, il contratto di servizio in argomento risulta soggetto all'acquisizione del CIG;

tutto quanto sin qui premesso e considerato,

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 e ss.mm.ii. 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.

VISTE:

- la D.G.R. n. 1466 del 15.09.2021, recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata "Agenda di Genere";
- la D.G.R. n. 302 del 07.03.2022, recante Valutazione di Impatto di Genere. Sistema di gestione e di monitoraggio;
- la D.G.R. n. 383 del 27/3/2023, recante Valutazione di impatto di genere. Sistema di gestione e di monitoraggio. Presa d'atto del REPORT Valutazione di impatto di genere (VIG). Implementazione degli atti sottoposti a monitoraggio ed avvio nuova fase sperimentale.

VALUTAZIONE DI IMPATTO DI GENERE

La presente deliberazione è stata sottoposta a Valutazione di impatto di genere ai sensi della DGR n. 302 del 07.03.2022 e della DGR n. 383 del 27/3/2023.

L'impatto di genere stimato è:

- diretto
- indiretto
- neutro

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 ss.mm.ii., e le risorse del bilancio autonomo regionale che saranno annualmente autorizzate con la legge di bilancio:

CRA: 16-03

1) Bilancio Vincolato

- Parte Entrata
Capitolo di entrata: 2053457 "Fondo per il trasporto pubblico locale ex art. 16 bis del D.L. 95/2012 come sostituito dall'art. 1 c. 301 della legge n. 228/2012"
Piano dei conti finanziario: 1.01.04.09
Codice UE: 2 – Entrata ricorrente
Debitore: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Titolo giuridico: decreto ministeriale da acquisire per ciascuna annualità 2023-2032
- Parte Spesa
Capitolo di spesa: 551047 "Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 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

Per l'anno 2023: l'importo di € 23.587.489,38 è stato già impegnato con impegno n° 3023014045 (DD 078/DIR/2023/00052).

Per l'anno 2023, relativamente al residuo importo di € 1.722.873,42, e per gli anni 2024-2032: 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 ss.mm.ii., 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

Per l'anno 2023: l'importo di € 6.805.116,91 è stato già impegnato con impegno n° 3023014065 (DD 078/DIR/2023/00052).

Per gli anni 2024-2032: all'impegno di spesa si procederà con atto dirigenziale della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, nel corrispondente esercizio

Per il 2023 e sino al 2032, 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)”*, 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 Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. (C.F. / P.I. 05541630728) per la copertura del costo del nuovo contratto di servizio, la spesa complessiva pari ad € 638.774.010,19 € (IVA inclusa), che trova imputazione sull'impegno n. 3023014045 (per € 23.587.489,38), sull'impegno n. 3023014065 (per € 6.805.116,91) e sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2023-2025, mentre per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore.

| ANNO | CAP 551047 Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D. Lgs. 422/97 | CAP 552135 Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari | TOTALE | SCADENZA |
|------|---|--|-----------------|------------|
| 2023 | 23.587.489,38 € (già impegnati) | 6.805.116,91 € (già impegnati) | 32.115.479,71 € | 31.12.2023 |
| | 1.722.873,42 € | - | | |
| 2024 | 50.620.725,60 € | 16.383.508,80 € | 67.004.234,40 € | 31.12.2024 |
| 2025 | 50.620.725,60 € | 15.755.018,11 € | 66.375.743,71 € | 31.12.2025 |
| 2026 | 50.620.725,60 € | 14.122.090,97 € | 64.742.816,57 € | 31.12.2026 |
| 2027 | 50.620.725,60 € | 15.814.516,92 € | 66.435.242,52 € | 31.12.2027 |
| 2028 | 50.620.725,60 € | 15.430.418,82 € | 66.051.144,42 € | 31.12.2028 |
| 2029 | 50.620.725,60 € | 17.752.199,52 € | 68.372.925,12 € | 31.12.2029 |
| 2030 | 50.620.725,60 € | 18.401.494,04 € | 69.022.219,64 € | 31.12.2030 |
| 2031 | 50.620.725,60 € | 18.298.198,03 € | 68.918.923,63 € | 31.12.2031 |
| 2032 | 50.620.725,60 € | 19.114.554,87 € | 69.735.280,47 € | 31.12.2032 |

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. **Dare atto** che è intervenuta la definizione delle pendenze in atto con Regione Puglia, giusta D.G.R.n.6 del 18.01.2023 e conseguente sottoscrizione del relativo Accordo di ricognizione e conciliazione del 31.01.2023, rep.n.24895 del 09.02.2023.
3. **Dare atto** che la società FSE ha ottenuto il Certificato di sicurezza, rilasciato da ANSFISA in data 21.04.2023 avente validità sino al 20.04.2028.
4. **Dare atto** che, non essendo ancora giunto a definizione il c.d. "Contenzioso Aiuti", nello schema di contratto di servizio, di cui all'Allegato "A" al presente provvedimento, è stata prevista apposita clausola risolutiva che conceda all'Amministrazione affidante la facoltà di recesso, nel caso in cui l'esito del "Contenzioso Aiuti" alteri i presupposti dell'affidamento e/o determini la perdita dei requisiti di affidabilità da parte di FSE, senza che quest'ultima possa aver nulla a pretendere per ragioni di danno o indennizzo.
5. **Approvare** la relazione, di cui all'Allegato "B" al presente provvedimento, sulla sussistenza dei requisiti e delle ragioni tecniche per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale.
6. **Approvare**, ai sensi dell'art.19 co.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 01.07.2023 al 31.12.2032, da stipularsi tra Regione Puglia e FSE, riportato in Allegato "A" alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, unitamente ai propri allegati.
7. **Demandare** al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la stipula del contratto di servizio di cui al precedente punto 5. in esecuzione dell'affidamento diretto già disposto dalla Giunta Regionale con D.G.R.n.2182 del 29.12.2020, con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione del contratto alla data di decorrenza del contratto medesimo (01.07.2023), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, anche agli allegati (es. programmi di esercizio), nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
8. **Demandare** al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica meramente fattuale, ex art.7 par.2 del Reg.n.1370/2007 e ss.mm.ii., al precedente avviso di preinformazione al mercato n.2104-2021-IT del 04.01.2021, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa e le conseguenti modifiche necessarie.
9. **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 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| Incremento tariffario garantito | 8,10% | 0,90% | 5,00% | 0,90% | 3,50% |
| anno | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
| Incremento tariffario garantito | 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 all'art.26, co.2 della L.R. n°18 del 31.10.2002, e che l'incremento indicato per il 2023 è già stato applicato secondo la DGR n. 842 del 14.06.2023. Negli anni 2024, 2026 e 2028-2032, qualora l'indice dell'inflazione 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 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. Negli anni 2025 e 2027 le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente del 5% e del 3,5%.

10. **Stimare** in € 638.774.010,19 (per il periodo 01.07.2023 - 31.12.2032), IVA inclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di FSE, derivanti dal PEF al Contratto.
11. **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 Reg. (CE) n.1370/2007 e ss.mm.ii.
12. **Autorizzare**, in favore di FSE (C.F. e P.IVA 05541630728) la spesa complessiva pari ad € 638.774.010,19 (euro seicentotrentottomilioni settecentosettantaquattromila dieci/19) (IVA inclusa) che trova imputazione sull'impegno n.3023014045 (per € 23.587.489,38), sull'impegno n.3023014065 (per € 6.805.116,91) e

sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2023-2025. Per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore:

| ANNO | CAP 551047 Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D. Lgs. 422/97 | CAP 552135 Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari | TOTALE | SCADENZA |
|-------------|---|---|-----------------|-----------------|
| 2023 | 23.587.489,38 € (già impegnati) | 6.805.116,91 € (già impegnati) | 32.115.479,71 € | 31.12.2023 |
| | 1.722.873,42 € | - | | |
| 2024 | 50.620.725,60 € | 16.383.508,80 € | 67.004.234,40 € | 31.12.2024 |
| 2025 | 50.620.725,60 € | 15.755.018,11 € | 66.375.743,71 € | 31.12.2025 |
| 2026 | 50.620.725,60 € | 14.122.090,97 € | 64.742.816,57 € | 31.12.2026 |
| 2027 | 50.620.725,60 € | 15.814.516,92 € | 66.435.242,52 € | 31.12.2027 |
| 2028 | 50.620.725,60 € | 15.430.418,82 € | 66.051.144,42 € | 31.12.2028 |
| 2029 | 50.620.725,60 € | 17.752.199,52 € | 68.372.925,12 € | 31.12.2029 |
| 2030 | 50.620.725,60 € | 18.401.494,04 € | 69.022.219,64 € | 31.12.2030 |
| 2031 | 50.620.725,60 € | 18.298.198,03 € | 68.918.923,63 € | 31.12.2031 |
| 2032 | 50.620.725,60 € | 19.114.554,87 € | 69.735.280,47 € | 31.12.2032 |

13. **Disporre** la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito della Regione Puglia.

14. **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 Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l.

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

Il Funzionario Istruttore
P.O. Trasporto Ferroviario

Emilio SARDONE

Il Dirigente del Servizio Contratti di Servizio e TPL

Giuseppe MERRA

**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. **Dare atto** che è intervenuta la definizione delle pendenze in atto con Regione Puglia, giusta D.G.R.n.6 del 18.01.2023 e conseguente sottoscrizione del relativo Accordo di ricognizione e conciliazione del 31.01.2023, rep.n.24895 del 09.02.2023.
3. **Dare atto** che la società FSE ha ottenuto il Certificato di sicurezza, rilasciato da ANSFISA in data 21.04.2023 avente validità sino al 20.04.2028.
4. **Dare atto** che, non essendo ancora giunto a definizione il c.d. "Contenzioso Aiuti", nello schema di contratto di servizio, di cui all'Allegato "A" al presente provvedimento, è stata prevista apposita clausola risolutiva che conceda all'Amministrazione affidante la facoltà di recesso, nel caso in cui l'esito del "Contenzioso Aiuti" alteri i presupposti dell'affidamento e/o determini la perdita dei requisiti di affidabilità da parte di FSE, senza che quest'ultima possa aver nulla a pretendere per ragioni di danno o indennizzo.
5. **Approvare** la relazione, di cui all'Allegato "B" al presente provvedimento, sulla sussistenza dei requisiti e delle ragioni tecniche per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale.
6. **Approvare**, ai sensi dell'art.19 co.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 01.07.2023 al 31.12.2032, da stipularsi tra Regione Puglia e FSE, riportato in Allegato "A" alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, unitamente ai propri allegati.
7. **Demandare** al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la stipula del contratto di servizio di cui al precedente punto 5. in esecuzione dell'affidamento diretto già disposto dalla Giunta Regionale con D.G.R.n.2182 del 29.12.2020, con facoltà di apportare le eventuali modifiche necessarie ad allineare la data di effettiva sottoscrizione del contratto alla data di decorrenza del contratto medesimo (01.07.2023), nonché eventuali altre modifiche non sostanziali in fase di sottoscrizione, anche agli allegati (es. programmi di esercizio), nel rispetto dei principi e degli obiettivi della presente deliberazione.
8. **Demandare** al Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità la pubblicazione dell'avviso di rettifica meramente fattuale, ex art.7 par.2 del Reg.n.1370/2007 e ss.mm.ii., al precedente avviso di preinformazione al mercato n.2104-2021-IT del 04.01.2021, secondo le pertinenti indicazioni descritte in narrativa e le conseguenti modifiche necessarie.
9. **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 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| Incremento tariffario garantito | 8,10% | 0,90% | 5,00% | 0,90% | 3,50% |
| anno | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
| Incremento tariffario garantito | 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 all'art.26, co.2 della L.R. n°18 del 31.10.2002, e che l'incremento indicato per il 2023 è già stato applicato

secondo la DGR n. 842 del 14.06.2023. Negli anni 2024, 2026 e 2028-2032, qualora l'indice dell'inflazione 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 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. Negli anni 2025 e 2027 le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente del 5% e del 3,5%.

10. **Stimare** in € 638.774.010,19 (per il periodo 01.07.2023 - 31.12.2032), IVA inclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di FSE, derivanti dal PEF al Contratto.
11. **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 Reg. (CE) n.1370/2007 e ss.mm. ii.
12. **Autorizzare**, in favore di FSE (C.F. e P.IVA 05541630728) la spesa complessiva pari ad € 638.774.010,19 (euro seicentotrentottomilioni settecentosettantaquattromila dieci/19) (IVA inclusa) che trova imputazione sull'impegno n.3023014045 (per € 23.587.489,38), sull'impegno n.3023014065 (per € 6.805.116,91) e sugli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa per gli esercizi 2023-2025. Per le annualità successive si provvederà in sede di approvazione dei bilanci finanziari e pluriennali sulla base della normativa di settore:

| ANNO | CAP 551047 Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari ex artt. 8 e 9 D. Lgs. 422/97 | CAP 552135 Fondo Regionale Trasporti – esercizio dei servizi ferroviari | TOTALE | SCADENZA |
|------|--|--|-----------------|------------|
| 2023 | 23.587.489,38 € (già impegnati) | 6.805.116,91 € (già impegnati) | 32.115.479,71 € | 31.12.2023 |
| | 1.722.873,42 € | - | | |
| 2024 | 50.620.725,60 € | 16.383.508,80 € | 67.004.234,40 € | 31.12.2024 |
| 2025 | 50.620.725,60 € | 15.755.018,11 € | 66.375.743,71 € | 31.12.2025 |
| 2026 | 50.620.725,60 € | 14.122.090,97 € | 64.742.816,57 € | 31.12.2026 |
| 2027 | 50.620.725,60 € | 15.814.516,92 € | 66.435.242,52 € | 31.12.2027 |
| 2028 | 50.620.725,60 € | 15.430.418,82 € | 66.051.144,42 € | 31.12.2028 |
| 2029 | 50.620.725,60 € | 17.752.199,52 € | 68.372.925,12 € | 31.12.2029 |
| 2030 | 50.620.725,60 € | 18.401.494,04 € | 69.022.219,64 € | 31.12.2030 |
| 2031 | 50.620.725,60 € | 18.298.198,03 € | 68.918.923,63 € | 31.12.2031 |
| 2032 | 50.620.725,60 € | 19.114.554,87 € | 69.735.280,47 € | 31.12.2032 |

13. **Disporre** la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito della Regione Puglia.
14. **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 Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l.

Il Segretario generale della Giunta
ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta
RAFFAELE PIEMONTESE

ALLEGATI

Carmela
ladaresta
30.06.2023
10:31:07
GMT+01:00

ALLEGATO A – *Schema di Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Puglia e Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. anni 2023-2032 con RELATIVI N. 16 ALLEGATI*

ALLEGATO B - *Relazione sulla sussistenza dei requisiti e delle ragioni tecniche per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale a Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici s.r.l.*

ALLEGATO A

**SCHEMA DI CONTRATTO DI SERVIZIO
PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO
DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE**

TRA

**REGIONE PUGLIA
E**

**FERROVIE DEL SUD EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI - SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA O IN
ABBREVIAZIONE "F.S.E. s.r.l."**

ANNI 2023-2032

CIG:

L'anno 2023, il giorno XX del mese di XX 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 n. 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") delegata alla sottoscrizione del presente Contratto giusta D.G.R. n° ___ del ___ .

e

Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. o in abbreviazione F.S.E. s.r.l. società con socio unico - con sede legale e amministrativa in Bari (cap. 70126), Via G. Amendola 106/D, iscritta presso il Registro delle Imprese di Bari dal 26/06/2000, numero R.E.A. 424106, codice fiscale 05541630728, per la quale interviene nel presente atto, l'ing. _____, nato a _____, nella sua qualità di Amministratore Delegato e Direttore Generale, in virtù dei poteri al medesimo conferiti con verbale del Consiglio di Amministrazione del 10/07/2019 da una parte (di seguito, per brevità, "FSE")

(di seguito denominata anche solo "Ferrovie del Sud Est" o "FSE" o "Affidatario")

PREMESSO

1. che Ferrovie del Sud Est è società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (nel prosieguo anche "FSE") operante nel settore del trasporto ferroviario, soggetta alla direzione e coordinamento ex art.2497 septies codice civile di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. e di Trenitalia s.p.a., avente ad oggetto la programmazione, la commercializzazione e la gestione di servizi di trasporto ferroviario, in ambito nazionale e locale, nonché dei servizi accessori al trasporto dei viaggiatori medesimi, in virtù della Licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 22/ N in data 21 gennaio 2015 e in possesso del Certificato di Sicurezza Unico n. IT 102030098 rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie il 21.4.2023 (nel prosieguo A.N.S.F. oggi ANSFISA);
2. che, a far data dall'anno 2001, la Regione risulta titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti ai servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale non già in concessione a Ferrovie dello Stato;
3. che i rapporti fra FSE 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 come aggiornato con il Regolamento (CE) n.782/2021 e ss.mm.ii.;
- Regolamento (UE) n. 1926/2017 della Commissione del 31 maggio 2017, relativo alla predisposizione in tutto il territorio dell’Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale il quale istituisce il Punto di Accesso Regionale per infomobilità *“Regional Access Point”*(Punto di Accesso Regionale -RAP) s.m.i. successive disposizioni attuative;
- 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"* come revisionata e aggiornata dalla Delibera ART n. 154/2019 e ss.mm.ii.;
- 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 *"Conclusioni 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 *"Conclusioni del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n.49/2015, avviato con delibera n.129/2017"*;

- Delibere 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” e successivi aggiornamenti, tra cui la n. 49/2023 del 10 marzo 2023;
- 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 21 dicembre 2009 la Regione e FSE hanno sottoscritto il contratto di servizio rep. 011020 del 29/12/2009 per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per gli anni 2010-2015, poi rinnovato per ulteriori sei anni fino al 31.12.2021;
- 6. che con nota prot. AD/242 del 9/10/2020, acquisita in ingresso al prot. AOO_078/3578 del 14/10/2020, FSE 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;
- 7. che la Giunta Regionale, con DGR n. 2182/2020, ha deliberato, anche valutando positivamente tanto la proposta commerciale prot. AD 242, del 9/10/2020, quanto “[...] *le nuove condizioni economiche finanziarie operative in cui versa la società Ferrovie del Sud Est [...]*” di:
 - revocare, parzialmente, la DGR 1480/2017, nella parte in cui si delibera “*di disporre, per i servizi ferroviari erogati dalla Società Ferrovie del Sud Est, l’inizio della procedura di gara ai sensi dell’art. 5, del Reg. CE 1270/2007, al fine di aggiudicare il relativo contratto di servizio a decorrere dal 1 gennaio 2022 e sino al 31/12/2027, prorogabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all’art. 4, p.to 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 [...]*”;
 - disporre l’aggiudicazione diretta in favore della Società Ferrovie del Sud Est del contratto di servizio di trasporto pubblico ferroviario, ai sensi dell’art. 5, paragrafo 6 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss.mm.ii., a decorrere dal 1/1/2022 e sino al 31/12/2031 [...];
 - disporre che l’affidamento potrà essere perfezionato soltanto dopo a) l’avvenuto rilascio del Certificato di Sicurezza da parte di ANSF nei confronti della Società Ferrovie del Sud Est b) la definizione delle pendenze in atto con Regione Puglia, anche mediante strade conciliative c) a valle della definizione della controversia in merito alla legittimità dell’acquisizione della stessa società da parte di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.”;
 - approvare lo schema di pre-informazione, redatto ai sensi dell’art. 7, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss.mm. e ii., disponendone la pubblicazione in sostituzione dell’avviso relativo alla procedura di gara già pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea GU/S S189 del 3/10/2017;

8. che conseguentemente la Regione, ha proceduto, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, alla pubblicazione sulla GUUE S1 del 4/1/2021 dell'avviso di preinformazione n. 2104-2021-IT per l'affidamento diretto a FSE del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale della durata massima di dieci anni;
9. che il citato Contratto di Servizio è stato poi oggetto di proroga, per la parte relativa ai servizi di trasporto ferroviario, con DGR 2232 del 29.12.2021 ai sensi dell'art. 92, commi 4-ter e 4-quater del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (conv. con Legge 24 aprile 2020, n. 27) *“sino al perfezionamento della suddetta procedura relativa all'affidamento del contratto di servizio pubblico di trasporto di persone per ferrovia, e comunque non oltre il 31.03.2023”*;
10. che la Giunta Regionale con DGR 411 del 27.03.2023 ha deciso di prorogare *“in emergenza ed al fine di non interrompere il servizio pubblico di trasporto ferroviario per passeggeri, ai sensi dell'art. 5, par. 5 del Reg. (CE) n. 1370/2007, il Contratto di Servizio rep. n. 011020 del 29.12.2009, in essere con Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l., relativamente ai servizi di trasporto ferroviario, senza soluzione di continuità e sino al 30/06/2023”*.
11. in riferimento alla condizione sub a) in data 21.4.2023 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel prosieguo A.N.S.F. oggi ANSFISA) ha rilasciato il Certificato di Sicurezza di Sicurezza Unico n. IT 102030098. In relazione alla condizione sub b) a seguito della DGR n. 6/2023, in data 31.1.2023, è stato sottoscritto l'Accordo di Ricognizione e Conciliazione tra Regione Puglia ed FSE mentre, rispetto alla condizione sub c), in coerenza con gli indirizzi di cui alla DGR 411/2023, le Parti ritengono raggiunta la condizione mediante l'espressa previsione di un'ipotesi di risoluzione come declinata all'art. 22 del presente CdS.
12. che i rapporti reciproci fra le Parti sono regolamentati nel rispetto dei principi di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007, al fine di assicurare a FSE, 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;
13. che, al fine del raggiungimento di tale sostenibilità economico - finanziaria, le Parti hanno congiuntamente definito un Piano Economico Finanziario (per brevità nel prosieguo “PEF”) ed hanno previsto di confrontare i dati stimati del PEF per ciascun anno con i dati di consuntivo del Conto Economico Regolatorio (per brevità nel prosieguo “CER”), certificato a valle dell'approvazione del Bilancio di FSE per registrare eventuali scostamenti;
14. che la sottoscrizione di un nuovo contratto per la durata complessiva prevista 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;

15. che il nuovo contratto consente una maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti del materiale rotabile;
16. che la Regione ha predisposto la Relazione ex Delibera ART 48/2017 con la quale ha individuato il lotto di affidamento, nella specie corrispondente al servizio ferroviario regionale su rete in gestione ad FSE di seguito anche "Gestore"), inviandola all'ART con nota prot. AOO_078/2954 del 14/7/2021;
17. che a seguito dell'entrata in vigore della Delibera ART 120/2018, la Regione ha richiesto all'ART con nota prot. AOO_078/1166 del 12 marzo 2021 i parametri per perseguire l'efficienza dell'affidamento diretto, ricevendo riscontro dalla Stessa in data 25 marzo 2021, sulla base dei quali ha predisposto e concordato con FSE, il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (di seguito PRO – Allegato 3), nel quale sono stati definiti gli obiettivi di efficacia ed efficienza, i meccanismi incentivanti e le azioni di miglioramento della performance del servizio di trasporto per il primo periodo regolatorio;
18. che, in data (...), la Regione ha inviato all'ART la Relazione di Affidamento di cui alla Delibera ART 154/2019 e contestualmente proceduto alla pubblicazione sul proprio sito;
19. che le Parti hanno elaborato il Piano Economico Finanziario, di seguito PEF, sviluppato per l'intero periodo dell'affidamento, che assicura l'equilibrio economico-finanziario del contratto, incluso il ragionevole utile, incentivando il progressivo miglioramento degli obiettivi di efficacia ed efficienza, per il primo periodo regolatorio definiti nel documento di programmazione, Piano Raggiungimento Obiettivi (di seguito, PRO);
20. che la Regione con nota prot. AOO_078/0001 del 02/01/2023, in ottemperanza alla Misura 2.7 della delibera ART 120/2018 ha inviato il PEF e l'annesso PRO all'ART, che ha espresso le proprie osservazioni in data 08/02/2023 con nota prot. n. 1935;
21. che, nel rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007, le Parti, con il presente contratto di servizio (nel prosieguo anche solo "Atto" o "Contratto"), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l'affidamento diretto per il periodo 2023 – 2032;
22. 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. Il Piano Economico Finanziario - PEF (Allegato 3), il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori - PRO (Allegato 15), la Matrice dei Rischi (Allegato 4), le Condizioni minime di qualità, di efficacia ed efficienza dei

servizi, penalità, mitigazione e premi (Allegato n. 7), il Piano Investimenti (Allegato 8) 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 (Confronto annuale e rimodulazione del PEF)

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

Art. 11 (Flessibilità del programma di esercizio)

Art. 12 (Interruzione dei servizi)

Art. 13 (Valorizzazione commerciale)

SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'

Art. 14 (Politica tariffaria)

Art. 15 (Politica della qualità dei servizi)

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

SEZIONE TERZA: SISTEMI DI MONITORAGGIO

Art. 17 (Monitoraggio della qualità dei servizi e degli obiettivi di efficacia e di efficienza)

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

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19 (Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

Art. 20 (Trasparenza e Riservatezza)

Art. 21 (Clausola fiscale)

Art. 22 (Risoluzione e cessione del Contratto)

- Art. 23 (Cessazione del Contratto in caso di sopravvenuti provvedimenti di natura giurisdizionale)
- Art. 24 (Recesso)
- Art. 25 (Obblighi alla scadenza del Contratto)
- Art. 26 (Controversia tra le Parti)
- Art. 27 (Cessione dei crediti e debiti)
- Art. 28 (Dichiarazioni ed obblighi)
- Art. 29 (Garanzia fidejussoria)
- Art. 30 (Codice etico e disciplinare)
- Art. 31 (Tracciabilità dei flussi finanziari)
- Art. 32 (Tutela dei dati personali)
- Art. 33 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)
- Art. 34 (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 FSE, che accetta, l'esercizio dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, di cui all'Allegato 1 (Programma di esercizio), gravato da obblighi di servizio pubblico (nel prosieguo anche "OSP"), nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nel presente Contratto e secondo le condizioni minime di qualità (nel prosieguo anche "CMQ") ivi fissate.
2. La Regione corrisponde a FSE – 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 e s.m.i e secondo i criteri previsti dalla Delibera ART 154/2019.
3. Il presente contratto è di tipo *net cost*.

Art. 4

(Durata ed effetti della sottoscrizione)

1. Il presente Contratto ha durata dal 1 luglio 2023 al 31 dicembre 2032 in ragione dell'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario secondo quanto previsto all'art. 5 par. 6 del Reg. 1370 e s.m.i.

Art. 5

(Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)

1. FSE svolge il servizio di trasporto ferroviario passeggeri di cui al precedente art. 3 secondo il Programma di Esercizio (Allegato 1), assicurando anche i Servizi connessi al trasporto (Allegato 2), nel rispetto delle condizioni minime di qualità (Allegato 7).
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 annui;
 - 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 dalla composizione 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, secondo quanto previsto all'art. 9, comma 10 e all'Allegato 6 (Listino prezzi).
4. FSE si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario di cui al presente Contratto con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento di offerta dei servizi che la Regione ha definito e come indicato all'Allegato 1.
5. Il programma di esercizio è attuato da FSE sulla base della capacità della rete e delle relative tracce che la Regione prenota nell'ambito del Contratto di servizio. Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio, ad ogni cambio dell'orario, sarà concordato con la Regione entro 270 (duecentosettanta) giorni antecedenti l'entrata in vigore dell'orario stesso. Il programma di esercizio viene trasmesso da FSE alla Regione, almeno 30 (trenta) giorni prima dell'entrata in vigore secondo le procedure di cui all'Allegato 12.

Le scadenze relative alla procedura per la formazione dell'orario annuale sono comunque, riportate e meglio definite nell'Allegato 12 (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 FSE.
7. Tutto il servizio di cui all'Allegato 1 è svolto in modalità ferroviaria. Nei casi previsti dal c.3 dell'art.34-octies del decreto-legge n. 179/2012, FSE garantirà i servizi sostitutivi di quelli ferroviari operati con modalità automobilistica affidandoli conformemente alla legislazione vigente.
8. FSE 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. FSE ha predisposto uno specifico *"Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse"* relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un *"adeguato servizio sostitutivo"*, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definisce le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto.
10. FSE 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, straordinaria e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
 - b) le condizioni di sicurezza;
 - c) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'Allegato 7.
11. FSE 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 della Sezione Seconda del presente Contratto e relativi allegati, integrano e specificano gli obblighi di servizio pubblico imposti a FSE, 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 FSE, che accetta, il materiale rotabile di proprietà pubblica di cui all'Allegato 9, che FSE 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 connessi all'utilizzo del materiale

rotabile. FSE si impegna, inoltre, a comunicare alla Regione tutte le informazioni, con riferimento al materiale rotabile e manutenzione, previste da Delibera ART n. 154/2019 e ss.mm.ii..

Art. 7

(Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

1. FSE - 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. CE n.1370, tali da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Contratto, garantendo la remunerazione del capitale investito e al contempo scongiurando sovra compensazioni.
2. Il corrispettivo da riconoscere a FSE per il servizio espletato dal 1 luglio 2023, riportato nel PEF (Allegato 3), è determinato in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, sulla base dell'allegato al Reg. 1370, della Delibera ART n. 49/2015 come revisionata e aggiornata dalla Delibera ART n. 154/2019 e ss.mm.ii., tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali attribuiti alle Parti come riportati nella matrice dei rischi (Allegato 4) garantendo che la somma dei risultati netti regolatori annui di conto economico al termine del periodo 2023 – 2032 sia tendente a zero.
3. Il PEF comprende quanto previsto nel PRO per il primo quinquennio 2023 – 2027, tiene conto di tutte le voci di costo e di ricavo pertinenti al Contratto e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario per l'intero periodo contrattuale, avuto riguardo non solo dei costi operativi, ma anche di tutte le altre voci di costo, inclusi ad esempio gli investimenti che si realizzano nel primo quinquennio, ma che dispiegano i loro impatti economici su tutto l'arco temporale del Contratto e pertanto anche nel secondo periodo regolatorio.
4. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti alla sottoscrizione del Contratto sono riportate nell'Allegato 5, di queste si è tenuto conto nella definizione dei ricavi nel PEF.
5. Eventuali premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, non concorrono alla formazione del corrispettivo e vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva performance registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art. 18 del Contratto e all'Allegato 7 (CMQ). 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 FSE, 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 FSE 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 FSE 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, salvo che il ritardo non sia ad essa imputabile, è tenuta a corrispondere a FSE gli interessi moratori 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 FSE 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 FSE, in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art. 21 del D. Lgs. n. 112/2015 e ss.mm.ii..

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

(Confronto annuale e rimodulazione del PEF)

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

2. Il CER - certificato da revisore contabile secondo quanto previsto dalla Delibera ART n. 120/2018, misura 4, punto 12 è trasmesso, unitamente alla relazione illustrativa dei suoi contenuti, alla Regione entro 120 (centoventi) giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio; eventuali differenze rispetto alle risultanze del comma 1 del presente articolo, saranno contabilizzate entro dicembre dello stesso anno. Nei medesimi termini dovranno essere trasmesse alla Regione le informazioni ed i dati secondo i formati di 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. Il confronto annuale è effettuato tra i valori dell'anno di riferimento riportati nel PEF ed il CER, quest'ultimo opportunamente rettificato da FSE avendo riguardo agli importi non di competenza dell'anno di riferimento, nonché dell'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse stimate in sede di chiusura del Bilancio di esercizio e tenuto anche conto di quanto previsto nella "Matrice dei rischi" di cui all'Allegato 4.

La "Matrice dei rischi" dettaglia le responsabilità per voci di costo/ricavo attribuendola alle Parti e definisce la metodologia di applicazione. Sulla base delle responsabilità così individuate, si procede alle rettifiche delle voci di costo/ricavo così come riportate nella contabilità regionale di cui al CER.

Allo scopo FSE invia annualmente una relazione di analisi degli scostamenti PEF/CER superiori alle normali oscillazioni gestionali ($\pm 5\%$ della voce oggetto di analisi).

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 4, è rendicontato e accantonato per essere, poi, compensato algebricamente (rispettivamente, a credito o a debito) 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 (Allegato 4), le Parti provvedono ad aggiornare il PEF superando 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 3 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 rendicontati 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 di cui all'Allegato 3 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) nei casi di adempimento a sopravvenute disposizioni normative, nonché in caso di adeguamenti, non previsti nel PEF, conseguenti a provvedimenti amministrativi e giurisdizionali, disposizioni normative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti, che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
- e) nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nell'adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali, superiori a 180 giorni rispetto alle previsioni del PEF (Allegato 3), non giustifichino o non consentano la realizzazione dei relativi incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 3);
- f) nel caso di concretizzazione definitiva procedurale del finanziamento di cui al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per le finalità dell'Investimento "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto

ferroviario” definite dal Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 30 giugno 2022, n. 198.

6. Nei casi previsti ai precedenti commi 3, 4 e 5, le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, ove applicabile, entro 60 (sessanta) giorni dalla trasmissione del CER, prevista entro il mese di maggio. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo:

- a) sui fattori di produttività;
- b) sul corrispettivo;
- c) sulle tariffe;
- d) sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 15 del Contratto, solo laddove non siano state assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- e) sul livello dei servizi.

7. FSE, sulla scorta delle informazioni in proprio possesso, informa e aggiorna tempestivamente la Regione circa eventuali variazioni delle previsioni di incremento di produzione dei servizi ferroviari presenti nel PEF (Allegato 3). Nel caso in cui all’esito di ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturale non seguono gli incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti dal PEF, gli oneri connessi saranno posti in capo ad FSE, diversamente, nessuna conseguenza onerosa potrà addebitarsi ad FSE qualora gli eventi di ritardo dell’ammodernamento e/o rinnovo siano imputabili al gestore infrastruttura e/o attuatore di Regione e/o Regione stessa.

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 FSE, di garantire il servizio per i successivi 12 (dodici) mesi, agli stessi patti e condizioni, fatto salvo il diritto di FSE a vedersi riconosciute le somme necessarie a garantire l’equilibrio economico-finanziario inclusa la remunerazione del capitale investito per il periodo di servizio effettivamente reso.

9. Nel successivo periodo regolatorio, a valle della ricezione dei nuovi parametri di efficacia ed efficienza forniti dall’ART, effettuata una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER rendicontati e cumulati algebricamente (sia positivi che negativi) negli anni precedenti, a norma del precedente comma 3, le Parti definiscono il PRO per il successivo periodo regolatorio, e la conseguente eventuale revisione/rimodulazione del PEF e degli eventuali allegati, rideterminando eventualmente il tasso di inflazione previsto a PEF, sempre mantenendo l’originario equilibrio economico-finanziario del Contratto, inclusa l’originale remunerazione del capitale. In caso di importi rendicontati a favore della Regione, le Parti potranno definire il riutilizzo per progetti di miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale.

10. Infine, la tabella di Listino Prezzi (Allegato 6) condivisa tra le Parti, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, FSE 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 rendicontati e accantonati, esclusi, ovviamente, quelli già precedentemente assorbiti e liquidati e/o oggetto di accordi tra le Parti volti alla parziale regolarizzazione delle eccedenze in più o in meno.

12. Laddove al termine della compensazione finale residui un saldo totale a favore dell'una o dell'altra Parte, al di fuori delle previsioni di cui al comma 4 lett. a) del presente articolo, 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, FSE 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, FSE 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-finanziario del presente Contratto, dovranno essere tali da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata, o che non potrà essere erogata a FSE.

3. La Regione garantisce a FSE lo svolgimento di prestazioni in applicazione del presente Contratto, tale da assicurare un corrispettivo minimo annuo corrispondente all'80% (ottanta per cento) della produzione del servizio quantificato nell'Allegato 1.

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

1. L'offerta commerciale, di cui al programma di esercizio (Allegato 1), può subire modifiche e/o integrazioni.
2. Le modifiche, e/o le integrazioni, che si rendano necessarie, o opportune, in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda, o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria, possono essere richieste sia dalla Regione, sia da FSE, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi, di cui al precedente articolo 9, comma 10 del Contratto (Allegato 6). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.
3. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura, o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa, ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, FSE 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 7. 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, FSE 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 UIC 450-2 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 FSE 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 FSE, le stesse sono valutate ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato 7.
3. In caso di sciopero, FSE garantisce le prestazioni indispensabili di cui all'Allegato 1, stabilite con accordo siglato tra FSE e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla Legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e ss.mm.ii. FSE garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla Regione e alla clientela.
4. FSE, 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 7 – del programma di esercizio straordinario messo a punto nell'occasione da FSE.

Art. 13

(Valorizzazione commerciale)

1. FSE 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 FSE, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.
2. FSE 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.
4. La Regione ha facoltà di richiedere spazi nella disponibilità esclusiva di FSE per la divulgazione di informazioni di proprio interesse coerenti con le finalità del presente Contratto, quali la promozione del territorio, previa valutazione dei relativi costi/mancati ricavi che saranno riconosciuti a FSE con separata regolazione. La Regione fornirà a FSE, al momento della richiesta, il contenuto dell'informazione al fine di consentirle di valutare che la stessa non sia lesiva o in contrasto con interessi/policy/attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Resta in capo alla Regione ogni responsabilità sul contenuto delle informazioni, manlevando FSE da ogni responsabilità a riguardo.

SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'

Art. 14

(Politica tariffaria)

1. Per i viaggi all'interno del territorio regionale, il sistema tariffario adottato è quello vigente al momento della sottoscrizione del presente Contratto 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 FSE, 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: 2024, 2026 e dal 2028 al 2032, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi)-, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente, risultasse inferiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento previsto del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente risultasse superiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento NIC previsto per legge, assorbente l'incremento dello 0,9% prospettato;
 - a far data dal 1° gennaio degli anni 2025 e 2027, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente 5% (cinque per cento) e 3,5% (tre virgola cinque per cento);
 - verrà applicato un meccanismo di *price cap*, valutato entro il mese di novembre di ogni anno, con riferimento alle performance dell'anno precedente e con effetto sull'incremento tariffario dal primo gennaio dell'anno successivo, ove previsto. Gli incrementi delle tariffe, tenuto conto anche del meccanismo del Price Cap (Allegato 5), sono automaticamente applicati da FSE, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, salvo deliberazione contraria da parte della Regione.
4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento e l'incremento delle tariffe di cui al precedente comma 3 del presente articolo, come previsto nel PEF, contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione intervenga per non effettuarli, o siano di valore inferiore a quelli previsti nel PEF, l'importo del mancato/minore adeguamento/incremento non sarà computato nel calcolo di cui all'art. 9, comma 4, lettera a).
5. I clienti sono tenuti a salire sui mezzi muniti di idoneo titolo di viaggio convalidato secondo le norme in vigore; in caso contrario, i trasgressori sono soggetti alle sanzioni di legge.
6. Gli importi delle sanzioni/regolarizzazioni/sovrapprezzi alla clientela sono quelli di cui all'Allegato 5 al presente Atto. Salvo diverse e successive disposizioni, che verranno comunque indicate nella Carta dei Servizi di FSE, è prevista la possibilità di acquistare il biglietto a bordo treno senza pagamento di alcun sovrapprezzo, nei casi dettagliati all'Allegato 5; negli altri casi è ammesso l'acquisto a bordo con pagamento di un sovrapprezzo di 5 (cinque) euro e previo avviso al capotreno.
7. FSE 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. FSE 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. FSE 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. FSE assicura una rete di vendita, diretta e/o indiretta, in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori, anche attraverso l'estensione di progetti di *digital customer experience* ed integrazione multimodale. Al fine di garantire nell'arco della durata del Contratto un costante adeguato livello di dotazione della rete di vendita e d'informazione, e alla luce della progressiva digitalizzazione dell'acquisto dei titoli di viaggio, le Parti hanno predisposto un apposito Allegato 14 "*Piano di intervento per la vendita ed l'informazioni*", anche tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta. Il Piano definisce la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.

11. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, nell'Allegato 2 "Servizi connessi al trasporto" e nell'Allegato 7, le condizioni minime di qualità (CMQ) e la Rete di vendita, potranno essere ridefinite, laddove migliorative.

12. Resta fermo che FSE 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 FSE e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.

13. 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. FSE si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto, ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.
2. FSE eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato 3 del Contratto. Il rispetto delle condizioni minime di qualità e degli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO è verificato attraverso il monitoraggio dei servizi della qualità erogata.
3. Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta, FSE 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 (Allegato 14), le condizioni minime di qualità (CMQ) (Allegato 7) del Contratto potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
4. FSE 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, FSE 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. FSE 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, FSE, deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità. FSE effettua la rilevazione della *Customer satisfaction* conformandosi ai requisiti della misura 5 della delibera ART n. 16/2018.
6. Inoltre, considerato il contesto di perdurante incertezza della domanda dei servizi, FSE realizzerà un adeguato sistema di monitoraggio della domanda del trasporto pubblico al fine di rilevare eventuali mutamenti di volume e comportamenti anche al fine di individuare le soluzioni di offerta più efficienti dal punto di vista del load factor e del coverage ratio, e verificando eventuali rimodulazioni del servizio in corso d'opera. Rimane l'obbligo in capo a FSE di fornire a semplice richiesta di Regione Puglia i dati della domanda ritenuti utili al calcolo dei KPI relativi alla pianificazione/programmazione/verifica del servizio (es passeggeri trasportati per tipologia tariffaria, grado di riempimento dei mezzi nelle fasce orarie di punta e di morbida, redditività delle linee, ecc);

7. FSE elabora la Carta dei Servizi, secondo lo schema di cui all'Allegato 11, 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 Delibera ART 106/2018 e nel PRO e i diritti minimi degli utenti con possibilità di rimando alle "Condizioni generali di trasporto" di FSE. FSE 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 giorni dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si considera approvata e FSE procede a pubblicarla sul proprio sito internet entro il 31 marzo di ogni anno, provvedendo al successivo invio all'ART. FSE, 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. La Carta dei Servizi, seppur non allegata al presente Atto, ne costituisce parte integrante e sostanziale.

8. FSE 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. FSE e la Regione si impegnano 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 8 del Contratto, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato.

2. Gli investimenti complessivi a carico di FSE ammontano ad € 61,46 milioni di euro come da Allegato 8. Le Parti, in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie, entro un anno dalla sottoscrizione del Contratto, nei limiti dell'investimento complessivo previsto a PEF, predispongono i seguenti Piani:

- Piano sostituzione progressiva del materiale rotabile - RMR (per età e classe ambientale);
- Piano per investimenti per innovazione tecnologica - Piano per ICT (rilevazione automatizzata contapasseggeri, diagnostica a bordo, videosorveglianza, attrezzaggio per PMR, wi-fi, ecc);
- Piano per la manutenzione straordinaria del materiale rotabile e per la manutenzione dei depositi.

3. Regione Puglia si impegna a corrispondere i contributi in conto capitale necessari per l'acquisizione dei nuovi ETR. FSE si impegna, per la quota parte di investimento in autofinanziamento, nel caso si verificano delle economie relativamente agli interventi previsti, ad utilizzare tali economie per la realizzazione di ulteriori investimenti da definire qualora richiesti da Regione Puglia ovvero al riequilibrio del PEF ai sensi del precedente art. 9. In caso di indicizzazione oltre quanto stimato nel PEF, il maggior

costo sarà valutato nell'ambito del confronto PEF/CER e, se necessario, sarà attivata la procedura di riequilibrio del PEF, ai sensi del precedente art. 9, sempre fermo restando quanto previsto alla Matrice dei rischi (Allegato 4) e al PRO (Allegato 15).

4. FSE procede all'ammortamento del valore degli investimenti, previsti nel Contratto, applicando le misure regolatorie ART e i principi contabili nazionali (OIC: Organismo Contabile Nazionale), adottati da FSE.

5. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di FSE, 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 FSE in forza del presente Contratto. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, FSE 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 FSE gli importi di corrispettivo, già liquidati al fornitore, facendosi, inoltre, carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.

6. Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da FSE, 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, FSE si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile.

7. Il trasferimento della proprietà e il subentro al servizio sono subordinati al pagamento integrale di quanto dovuto a FSE.

SEZIONE TERZA: SISTEMA DI MONITORAGGIO

Art. 17

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

1. FSE fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità, definite nell'Allegato 7 e nel PRO Allegato 15 del Contratto, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate; inoltre FSE 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. FSE illustra annualmente alla Regione i risultati conseguiti. La Regione ha facoltà di chiedere a FSE 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 FSE.

5. Relativamente alla verifica della qualità erogata, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano al personale di FSE 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 FSE. La Regione provvederà ad inoltrare via pec (posta elettronica certificata) a FSE gli esiti delle verifiche, secondo le modalità stabilite al successivo articolo 18 comma 6 del Contratto.

6. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni di competenza della Regione è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione, o a rilevatori individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative e annuali.

7. FSE 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). FSE effettua dette rilevazioni almeno 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). FSE 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. Al fine di alimentare il Regional Access Point (RAP) di cui in premessa, FSE si impegna a trasmettere i dati nelle modalità come specificate nell'Allegato 16.

10. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, FSE cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura, affinché la Regione sia abilitata almeno con n. 1 (una) postazione per l'accesso alla consultazione via Internet dei sistemi informativi di circolazione del Gestore dell'Infrastruttura con il profilo di "Committente/cliente di Impresa Ferroviaria". Per il gestore FSE-DI, FSE si impegna entro 12 mesi dalla sottoscrizione del presente contratto a garantire il suddetto adempimento;

11. In ogni eventualità, FSE si impegna a comunicare ovvero a garantire in qualunque momento, su richiesta di Regione, la piena disponibilità dei dati, in particolare di quelli ritenuti utili sia al calcolo dei KPI sia alla pianificazione/programmazione/verifica del servizio stesso quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, passeggeri trasportati (totali e per tipologia tariffaria), grado di riempimento dei mezzi nelle fasce orarie di punta e di morbida e redditività delle linee.

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 7 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 3). Qualora le riduzioni/mitigazioni delle penali superassero, nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali dell'anno successivo. In nessun caso, comunque, gli importi delle riduzioni/mitigazioni delle penali potranno determinare per FSE un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4, comma 6 del D.Lgs. 70/2014, è consentita l'applicazione di penali a FSE solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.

4. La Regione e FSE 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 come aggiornato con il Regolamento (CE) n.782/2021 e ss.mm.ii. Le somme che FSE dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Reg. 1371/2007 come aggiornato con il Regolamento (CE) n.782/2021 e ss.mm.ii. e della Delibera ART 106/2018, tra cui le somme erogate per l'indennità da ritardo biglietti singoli e abbonamenti, 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, prioritariamente a beneficio della clientela e per progetti di miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale, 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 come aggiornato con il Regolamento (CE) n.782/2021 e ss.mm.ii. 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 all'applicazione di penali, la Regione provvede ad inoltrare, a mezzo pec, l'avviso di violazione entro 10 (dieci) giorni dalla data di accertamento della medesima. FSE, 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 FSE.

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19

(Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, il "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto", di seguito denominato per brevità "Comitato", disciplinato secondo il Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione, di cui all'Allegato 10, composto da:

- a) due rappresentanti di FSE fra cui il Direttore della BU dell'impresa ferroviaria;
- b) due rappresentanti della Regione, a cui spetta la nomina del Presidente.

2. Il Comitato ha le seguenti funzioni di: assistenza alle parti nell'applicazione permanente del CdS, con particolare riferimento alle seguenti tematiche:

- a) adempimento delle clausole contrattuali;
- b) monitoraggio dei dati, anche al fine di verificare il rispetto degli obiettivi di prestazione definiti nel contratto medesimo;
- c) verifica dell'equilibrio economico-finanziario del contratto, compreso lo stato di attuazione degli eventuali investimenti previsti;
- d) prevenzione e soluzione delle controversie, compresa l'eventuale definizione delle penali applicabili in caso di inadempimento contrattuale, nel rispetto di quanto comunque già previsto e specificato nel CdS.

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

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.
4. Gli obblighi di riservatezza di cui sopra restano vincolanti, senza limiti di tempo, anche in caso di risoluzione e/o di cessazione degli effetti del presente Contratto.

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 al presente contratto è a carico di FSE ed ai sensi del DPR n. 642/72, è assolta a mezzo versamenti con mod. F24 (cod. tributo: 1552).

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. 1370/2007 e della Delibera ART 154/2019), 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 della 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, calcolate 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 FSE sia sottoposta a procedura di fallimento, oppure ad altra procedura concorsuale di liquidazione;
 - g. qualora FSE 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 FSE 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 FSE 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.ii.;
 - i. inadempimento, da parte di FSE, delle obbligazioni previste dagli obblighi sulla garanzia fidejussoria di cui all'art.29.
3. In particolare FSE, 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 FSE 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, FSE 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 FSE - Gruppo Ferrovie dello Stato;
- 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.

2. La Regione si riserva altresì di recedere dal Contratto, ai sensi dell'art. 1373 del Codice Civile, nel caso in cui, all'esito definitivo del giudizio attualmente pendente innanzi al Consiglio di Stato in merito alla legittimità dell'acquisizione dell'affidatario da parte di Ferrovie dello Stato Italiane s.p.s., si riscontri l'assenza ovvero il venir meno delle condizioni/requisiti preliminari che hanno motivato l'affidamento in favore di FSE.

3. La Regione non sarà in ogni caso responsabile del risarcimento di qualsiasi danno che possa derivare all'affidatario in conseguenza alla risoluzione del presente contratto conseguente al verificarsi della condizione di cui al comma precedente.

Art. 25

(Obblighi alla scadenza del Contratto)

1. Al fine di consentire alla Regione l'organizzazione della procedura di affidamento del servizio alla scadenza del Contratto, tre anni prima della scadenza di cui all'art. 4 e su richiesta della Regione, FSE si impegna a trasmettere gli elenchi e ogni ulteriore informazione richiesta – se d'obbligo- in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie (e.g. Delibera ART 154/2019 e ss.mm.ii.) tra cui:

- a) l'elenco dei beni strumentali allo svolgimento del servizio con indicazione del valore di cessione;
- b) elenco dei beni essenziali/indispensabili in proprietà di FSE, con l'indicazione del titolo giuridico di cessione (proprietà/locazione/altro);
- c) l'elenco, in forma anonima, del personale utilizzato riportando, per ogni lavoratore, i dati su inquadramento, abilitazioni, anzianità, trattamento economico e costo complessivo annuo;
- d) ulteriori informazioni riguardanti i servizi oggetto del Contratto necessarie all'organizzazione e allo svolgimento della procedura di affidamento del servizio che FSE avrà l'obbligo di fornire in base alla normativa che sarà vigente.

2. Resta inteso che ogni informazione/dato/elenco di cui al comma precedente verranno fornite nella misura in cui siano contemplate dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti.

Art. 26**(Controversie tra le Parti)**

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto, che non hanno trovato composizione nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione di cui all'art. 19, 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. 27**(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. 28

(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. 29

(Garanzia fidejussoria)

1. FSE, 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 fidejussoria, prestata da primario istituto bancario o assicurativo, nella misura pari al 1,5% del corrispettivo annuo stimato a PEF (Allegato 3), con termine al sesto mese successivo alla scadenza delle su indicate obbligazioni.

Art. 30

(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 FSE 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. 31

(Tracciabilità dei flussi finanziari)

1. Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l., ai sensi dell'art. 3 della legge 13.08.2010 n. 136 e ss.mm.ii., assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari ivi previsti.

A tal proposito Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. comunica che il conto corrente dedicato è quello aperto presso la banca _____ - IBAN: _____ e che sono delegati ad operare sul suddetto conto corrente:

- _____, nato a _____ in data _____, C.F. _____, domiciliato per la carica in Bari, via G. Amendola, 106/d;
- _____, nato a _____ in data _____, C.F.: _____, domiciliato per la carica in Bari, via G. Amendola, 106/d.

2. In caso di variazione di IBAN e/o dei soggetti delegati ad operare sullo stesso, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. dovrà inviare via PEC idonea comunicazione di tracciabilità dei flussi finanziari, firmata digitalmente dal rappresentante legale.

3. La mancata ottemperanza di tali obblighi costituisce grave inadempimento, suscettibile di determinare la risoluzione del contratto, ai sensi dell'art. 22 dello stesso.

Art. 32

(Tutela dei dati personali)

1. Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, e successive modifiche ed integrazioni, in considerazione del Regolamento UE n. 2016/679, si riporta quanto segue.

2. Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all'esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali acquisiti nella fase di gestione per le finalità amministrative e/o contabili e per la corretta esecuzione di tutto quanto previsto, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU

679/2016 e al D.Lgs. n.196/2003, così come modificato dal D.Lgs. n. 101/2018 e ss.mm.ii., 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. _____, contattabile all'indirizzo mail: _____, 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 FSE, il Titolare del Trattamento è Ferrovie del Sud Est e SA s.r.l., con sede legale e amministrativa in Bari (cap. 70126), Via G. Amendola 106/D. Per FSE il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è _____, contattabile all'indirizzo e-mail _____.

8. I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di che trattasi. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.

9. Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 33**(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 ss.mm.ii. 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. FSE 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 Contratto, 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 Contratto 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 35**(Disposizioni finali)**

1. Le Parti si impegnano reciprocamente ad adempiere e attenersi a eventuali e ulteriori richieste e osservazioni formulate dall'ART, successivamente alla sottoscrizione del presente contratto.
2. 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 FSE

Allegati al presente Atto

1. Programma di Esercizio
2. Servizi connessi al trasporto

3. Piano Economico Finanziario (PEF)
4. Matrice dei Rischi
5. Sistema tariffario e Agevolazioni
6. Listino Prezzi – Servizi di Trasporto Ferroviario
7. Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi
8. Piano Investimenti
9. Schema caratteristiche Materiale Rotabile in uso e Manutenzione
10. Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione
11. Schema Carta dei Servizi
12. Procedure di aggiornamento del programma di esercizio
13. Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse
14. Piano di intervento vendita ed informazioni
15. Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO)
16. Trasmissione dati RAP

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023 - 2032
 Allegato 01_Programma di Servizio Treni ANNO 2023

| codice | destinazione | ora part. | ora arr. | quanti. | numero | tempo di | non esecuzione | giorni esecuzione | periodicità | data validità | fine validità | km/h max. annui | tipici materiali | composizione | posti a sedere | posti affetti | servizio |
|--------|----------------|-----------|----------|---------|--------|----------|----------------|-------------------|-------------|---------------|---------------|-----------------|------------------|--------------|----------------|---------------|----------|
| 92100 | Martina Franca | 04:42 | 05:33 | 5 | 00:51 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92100 | Martina Franca | 04:42 | 05:33 | 5 | 00:51 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3130 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92104 | Martina Franca | 05:11 | 06:05 | 5 | 00:54 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92106 | Martina Franca | 05:11 | 07:04 | 6 | 00:53 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92112 | Martina Franca | 07:08 | 08:16 | 6 | 01:08 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92116 | Martina Franca | 08:20 | 09:10 | 5 | 00:50 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92124 | Martina Franca | 11:46 | 12:38 | 6 | 00:52 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92124 | Martina Franca | 11:46 | 12:38 | 6 | 00:52 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3130 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92168 | Martina Franca | 12:23 | 13:20 | 6 | 00:57 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92128 | Martina Franca | 13:25 | 14:21 | 6 | 00:56 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92134 | Martina Franca | 14:00 | 14:51 | 5 | 00:51 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92134 | Martina Franca | 14:00 | 14:51 | 5 | 00:51 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3130 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92136 | Martina Franca | 14:56 | 15:49 | 6 | 00:53 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92148 | Martina Franca | 16:25 | 17:26 | 6 | 01:00 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92150 | Martina Franca | 17:35 | 18:30 | 5 | 00:55 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92154 | Martina Franca | 18:35 | 19:27 | 6 | 00:52 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92160 | Martina Franca | 20:05 | 20:55 | 5 | 00:50 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92162 | Martina Franca | 21:31 | 22:28 | 6 | 00:57 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92169 | Martina Franca | 05:01 | 05:56 | 6 | 00:55 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92109 | Martina Franca | 06:30 | 07:30 | 6 | 01:00 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92109 | Martina Franca | 06:30 | 07:30 | 6 | 01:00 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3130 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92107 | Martina Franca | 07:49 | 08:41 | 6 | 00:57 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92171 | Martina Franca | 09:44 | 10:35 | 5 | 00:51 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92171 | Martina Franca | 09:44 | 10:35 | 5 | 00:51 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3130 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92121 | Martina Franca | 10:13 | 11:08 | 5 | 00:55 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92123 | Martina Franca | 10:47 | 11:39 | 6 | 00:52 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92125 | Martina Franca | 12:48 | 13:45 | 6 | 00:57 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92141 | Martina Franca | 15:15 | 16:12 | 6 | 00:57 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92135 | Martina Franca | 15:55 | 16:48 | 5 | 00:53 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92135 | Martina Franca | 15:55 | 16:48 | 5 | 00:53 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3130 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92145 | Martina Franca | 16:25 | 17:16 | 5 | 00:51 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92153 | Martina Franca | 17:30 | 18:22 | 6 | 00:52 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92151 | Martina Franca | 18:55 | 19:51 | 5 | 00:56 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92157 | Martina Franca | 19:55 | 20:51 | 5 | 00:56 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92161 | Martina Franca | 21:01 | 21:53 | 6 | 00:52 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92103 | Martina Franca | 05:30 | 06:25 | 6 | 00:55 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92103 | Martina Franca | 05:30 | 06:25 | 6 | 00:55 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3206 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92103 | Martina Franca | 05:30 | 06:25 | 6 | 00:55 | 34,026 | 77 | feriale | feriale | 11/09/23 | 10/09/23 | 2683 | Anf68 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 92111 | Martina Franca | 06:37 | 07:33 | 7 | 00:56 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | Anf68 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 92111 | Martina Franca | 06:37 | 07:33 | 7 | 00:56 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3206 | Anf68 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 92115 | Martina Franca | 07:41 | 08:39 | 6 | 00:58 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | Anf68 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 92115 | Martina Franca | 07:41 | 08:39 | 6 | 00:58 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3206 | Anf68 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 92115 | Martina Franca | 07:41 | 08:39 | 6 | 00:58 | 34,026 | 77 | feriale | feriale | 11/09/23 | 10/09/23 | 2683 | Anf68 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 92133 | Martina Franca | 13:17 | 13:55 | 5 | 00:38 | 23,579 | 92 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 3136 | Anf68 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92133 | Martina Franca | 13:17 | 13:55 | 5 | 00:38 | 23,579 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2169 | Anf68 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92167 | Martina Franca | 14:00 | 14:49 | 7 | 00:56 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92137 | Martina Franca | 15:00 | 15:56 | 7 | 00:56 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92137 | Martina Franca | 15:00 | 15:56 | 7 | 00:56 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3206 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92147 | Martina Franca | 17:05 | 18:01 | 7 | 00:56 | 34,026 | 302 | feriale | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 10276 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92155 | Martina Franca | 17:55 | 18:51 | 7 | 00:56 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92155 | Martina Franca | 17:55 | 18:51 | 7 | 00:56 | 34,026 | 92 | feriale | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 3206 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92155 | Martina Franca | 17:55 | 18:51 | 7 | 00:56 | 34,026 | 77 | feriale | feriale | 11/09/23 | 10/09/23 | 2683 | Anf68 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 92108 | Martina Franca | 06:35 | 07:35 | 7 | 01:00 | 34,026 | 133 | feriale | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 4525 | ATF220 | 1 | 151 | 300 | BUS |

| codice | destinazione | servizio | cap.scr. | quadr. | numero | tempo di | concolazione | giorni esercizio | periodicità | data validità | fine validità | contrassegno | tipo di materiale | composizione | posti a sedere | posti occupati | veicolo |
|--------|--------------|------------------|----------|--------|--------|----------|--------------|------------------|-------------|---------------|---------------|--------------|-------------------|--------------|----------------|----------------|---------|
| 92108 | Taranto | Marinella Franca | 0635 | 0735 | 7 | 01:00 | 34,850 | 92 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 3206 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92109 | Taranto | Marinella Franca | 0635 | 0735 | 6 | 01:00 | 34,850 | 77 | feriale | 1/10/23 | 10/09/23 | 2683 | Anr688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 92114 | Taranto | Marinella Franca | 0740 | 0836 | 6 | 06:56 | 34,850 | 133 | feriale | 1/10/23 | 10/09/23 | 4635 | Anr688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 92114 | Taranto | Marinella Franca | 0740 | 0836 | 6 | 06:56 | 34,850 | 92 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 3206 | Anr688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 92118 | Taranto | Marinella Franca | 0846 | 0938 | 5 | 06:52 | 34,850 | 133 | feriale | 1/10/23 | 10/09/23 | 4635 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92118 | Taranto | Marinella Franca | 0846 | 0938 | 5 | 06:52 | 34,850 | 92 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 3206 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92132 | Staitte | Marinella Franca | 1410 | 1451 | 5 | 06:41 | 23,579 | 133 | feriale | 1/10/23 | 10/09/23 | 3736 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92132 | Staitte | Marinella Franca | 1410 | 1451 | 5 | 06:41 | 23,579 | 92 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 2168 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92140 | Taranto | Marinella Franca | 1515 | 1617 | 6 | 01:02 | 34,850 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 10325 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92144 | Taranto | Marinella Franca | 1602 | 1658 | 7 | 06:56 | 34,850 | 133 | feriale | 1/10/23 | 10/09/23 | 4635 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92144 | Taranto | Marinella Franca | 1602 | 1658 | 7 | 06:56 | 34,850 | 92 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 3206 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92152 | Taranto | Marinella Franca | 1812 | 1912 | 7 | 01:00 | 34,850 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 10325 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92158 | Taranto | Marinella Franca | 1900 | 1956 | 7 | 06:56 | 34,850 | 133 | feriale | 1/10/23 | 10/09/23 | 4635 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92158 | Taranto | Marinella Franca | 1900 | 1956 | 7 | 06:56 | 34,850 | 92 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 3206 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92001 | Bari Centro | Pulignano | 0521 | 0639 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92003 | Bari Centro | Pulignano | 0621 | 0739 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92005 | Bari Centro | Adelfia | 0651 | 0727 | 8 | 06:36 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92007 | Bari Centro | Pulignano | 0721 | 0839 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92009 | Bari Centro | Adelfia | 0751 | 0827 | 8 | 06:36 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92011 | Bari Centro | Pulignano | 0821 | 0939 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92013 | Bari Centro | Pulignano | 0921 | 1039 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92015 | Bari Centro | Pulignano | 1021 | 1139 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92017 | Bari Centro | Pulignano | 1121 | 1239 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92019 | Bari Centro | Adelfia | 1151 | 1227 | 8 | 06:36 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92021 | Bari Centro | Pulignano | 1221 | 1339 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92023 | Bari Centro | Adelfia | 1251 | 1327 | 8 | 06:36 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92025 | Bari Centro | Pulignano | 1321 | 1439 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92027 | Bari Centro | Adelfia | 1351 | 1427 | 8 | 06:36 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92029 | Bari Centro | Pulignano | 1421 | 1539 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92031 | Bari Centro | Pulignano | 1521 | 1639 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92033 | Bari Centro | Pulignano | 1621 | 1739 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92035 | Bari Centro | Adelfia | 1651 | 1727 | 8 | 06:36 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92037 | Bari Centro | Pulignano | 1721 | 1839 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92039 | Bari Centro | Adelfia | 1751 | 1827 | 8 | 06:36 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92041 | Bari Centro | Pulignano | 1821 | 1939 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92043 | Bari Centro | Adelfia | 1851 | 1927 | 8 | 06:36 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92045 | Bari Centro | Pulignano | 1921 | 2039 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92047 | Bari Centro | Adelfia | 1951 | 2027 | 8 | 06:36 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92049 | Bari Centro | Pulignano | 2021 | 2139 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92051 | Bari Centro | Pulignano | 2051 | 2169 | 12 | 01:18 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92052 | Pulignano | Pulignano | 0518 | 0644 | 12 | 01:26 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92004 | Pulignano | Bari Centro | 0554 | 0714 | 12 | 01:20 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92006 | Pulignano | Bari Centro | 0613 | 0744 | 12 | 01:31 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92008 | Pulignano | Bari Centro | 0654 | 0814 | 12 | 01:20 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92010 | Pulignano | Adelfia | 0807 | 0844 | 8 | 06:37 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92012 | Pulignano | Bari Centro | 0754 | 0814 | 12 | 01:20 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92014 | Adelfia | Bari Centro | 0907 | 0944 | 8 | 06:37 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92016 | Pulignano | Bari Centro | 0854 | 1014 | 12 | 01:20 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92020 | Pulignano | Bari Centro | 1054 | 1214 | 12 | 01:20 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92022 | Pulignano | Bari Centro | 1154 | 1314 | 12 | 01:20 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92024 | Adelfia | Bari Centro | 1307 | 1344 | 8 | 06:37 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92026 | Pulignano | Bari Centro | 1254 | 1414 | 12 | 01:20 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92028 | Adelfia | Bari Centro | 1407 | 1444 | 8 | 06:37 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92030 | Pulignano | Bari Centro | 1354 | 1514 | 12 | 01:20 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92032 | Adelfia | Bari Centro | 1507 | 1544 | 8 | 06:37 | 15,199 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 4890 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92034 | Pulignano | Bari Centro | 1454 | 1614 | 12 | 01:20 | 47,732 | 302 | feriale | 1/10/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |

| codice | destinataria | servizio | cap.scr. | numero | tempo di | incasso | giorni | periodicità | data validità | fine validità | contrassegno | tipo di materiale | composizione | posti a sedere | posti collettivi | sezione | |
|---------------|----------------|---------------------|----------|--------|----------|---------|---------|-------------|---------------|---------------|--------------|-------------------|--------------|----------------|------------------|---------|-------|
| 92036 | Puignano | Bari Centro | 1534 | 17:14 | 12 | 01:20 | 47,792 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92038 | Puignano | Bari Centro | 1654 | 18:14 | 8 | 01:20 | 47,792 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92040 | Adelfa | Bari Centro | 1837 | 18:44 | 8 | 06:37 | 15,199 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 4990 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92042 | Puignano | Bari Centro | 1754 | 19:14 | 12 | 01:20 | 47,792 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 14415 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 92044 | Adelfa | Bari Centro | 1907 | 19:44 | 8 | 06:37 | 15,199 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 4990 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92046 | Puignano | Bari Centro | 1854 | 20:14 | 12 | 01:20 | 47,792 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92048 | Adelfa | Bari Centro | 2037 | 20:44 | 8 | 06:37 | 15,199 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 4990 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92050 | Puignano | Bari Centro | 1954 | 21:14 | 12 | 01:20 | 47,792 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 14415 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | TRENO |
| 92052 | Adelfa | Bari Centro | 2107 | 21:44 | 8 | 06:37 | 15,199 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 4990 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 920701 | Martina Franca | Lecce | 0457 | 07:37 | 12 | 02:40 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 920701 | Martina Franca | Lecce | 0457 | 07:37 | 12 | 02:40 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 920701 | Martina Franca | Lecce | 0457 | 07:37 | 12 | 02:44 | 102,588 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 7899 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 920703 | Martina Franca | Lecce | 0540 | 08:25 | 14 | 02:45 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920703 | Martina Franca | Lecce | 0540 | 08:25 | 14 | 02:45 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920705 | Martina Franca | Lecce | 0713 | 09:52 | 14 | 02:39 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920705 | Martina Franca | Lecce | 0713 | 09:52 | 14 | 02:39 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920705 | Martina Franca | Lecce | 0703 | 09:52 | 13 | 02:49 | 102,588 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 7899 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920709 | Martina Franca | Lecce | 0854 | 11:49 | 12 | 02:55 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920709 | Martina Franca | Lecce | 0854 | 11:49 | 12 | 02:55 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920709 | Martina Franca | Lecce | 0856 | 11:56 | 13 | 02:46 | 102,588 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 7899 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920711 | Martina Franca | Lecce | 1155 | 14:34 | 12 | 02:39 | 102,588 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 30882 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920717 | Martina Franca | Francavilla Fontana | 1308 | 14:08 | 4 | 01:00 | 40,818 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 5429 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920717 | Martina Franca | Francavilla Fontana | 1308 | 14:08 | 4 | 01:00 | 40,818 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 3755 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920717 | Martina Franca | Francavilla Fontana | 1308 | 14:08 | 4 | 01:00 | 40,818 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 3755 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920721 | Fontana | Lecce | 1414 | 15:52 | 9 | 01:38 | 61,770 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 8215 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920721 | Fontana | Lecce | 1414 | 15:52 | 9 | 01:38 | 61,770 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 5683 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920721 | Fontana | Lecce | 1414 | 15:52 | 9 | 01:38 | 61,770 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4756 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920725 | Martina Franca | Lecce | 1519 | 18:05 | 12 | 02:46 | 102,588 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 30882 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920729 | Martina Franca | Lecce | 1740 | 20:12 | 12 | 02:32 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 920729 | Martina Franca | Lecce | 1740 | 20:12 | 12 | 02:32 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 920733 | Martina Franca | Lecce | 1833 | 21:10 | 12 | 02:37 | 102,588 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 30882 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920702 | Lecce | Martina Franca | 0417 | 06:55 | 12 | 02:38 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920702 | Lecce | Martina Franca | 0417 | 06:55 | 12 | 02:38 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920708 | Lecce | Martina Franca | 0551 | 08:28 | 12 | 02:37 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920708 | Lecce | Martina Franca | 0551 | 08:28 | 12 | 02:37 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920708 | Lecce | Martina Franca | 0551 | 08:25 | 12 | 02:34 | 102,588 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 7899 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920710 | Lecce | Martina Franca | 0704 | 10:05 | 12 | 03:01 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920710 | Lecce | Martina Franca | 0704 | 10:05 | 12 | 03:01 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920710 | Lecce | Martina Franca | 0750 | 10:48 | 12 | 02:58 | 102,588 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 7899 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920714 | Lecce | Martina Franca | 0905 | 11:48 | 14 | 02:43 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920714 | Lecce | Martina Franca | 0905 | 11:48 | 14 | 02:43 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920714 | Lecce | Martina Franca | 0905 | 11:45 | 14 | 02:39 | 102,588 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 7899 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920720 | Lecce | Francavilla Fontana | 1230 | 14:05 | 9 | 01:35 | 61,770 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 16555 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920724 | Fontana | Martina Franca | 1411 | 15:11 | 6 | 01:00 | 40,818 | 302 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 12337 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920726 | Lecce | Martina Franca | 1347 | 16:30 | 13 | 02:43 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 920726 | Lecce | Martina Franca | 1347 | 16:30 | 13 | 02:43 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 920728 | Lecce | Martina Franca | 1440 | 17:21 | 14 | 02:41 | 102,588 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 30882 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920734 | Lecce | Martina Franca | 1655 | 19:47 | 14 | 02:52 | 102,588 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 13644 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920734 | Lecce | Martina Franca | 1655 | 19:47 | 14 | 02:52 | 102,588 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 9438 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920734 | Lecce | Martina Franca | 1655 | 19:47 | 14 | 02:52 | 102,588 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 7899 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920736 | Lecce | Martina Franca | 1832 | 21:14 | 12 | 02:42 | 102,588 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 30882 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920706/920753 | Lecce | Gagliano Lauca | 0516 | 07:59 | 18 | 02:43 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920706/920753 | Lecce | Gagliano Lauca | 0516 | 07:59 | 18 | 02:43 | 85,038 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 7823 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920755 | Novoli | Gagliano Lauca | 0726 | 09:37 | 16 | 02:11 | 74,194 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 9886 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920755 | Novoli | Gagliano Lauca | 0726 | 09:37 | 16 | 02:11 | 74,194 | 92 | feriale | 11/06/23 | 31/12/23 | 6826 | Anf688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 920742/920773 | Lecce | Gagliano Lauca | 0704 | 09:37 | 18 | 02:33 | 85,038 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 6648 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 920729/920757 | Lecce | Gagliano Lauca | 0633 | 11:08 | 18 | 02:35 | 85,038 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 28651 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |

| codice | Patronato | Attivo | cap. pat. | es. arc. | numero | Turni di | in abbuono | Grati esercitati | Esigibilità | data validità | fine validità | Contenzioso annui | Tipologia materiale | Composizione | Eviti a sedere | Possibilità | secondo |
|------------|-----------|----------------|-----------|----------|--------|----------|------------|------------------|-------------|---------------|---------------|-------------------|---------------------|--------------|----------------|-------------|---------|
| 9071690759 | Lecco | Gagliano Leuca | 10/07 | 12/39 | 18 | 02/32 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9071690759 | Lecco | Gagliano Leuca | 10/07 | 12/39 | 18 | 02/32 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9071690759 | Lecco | Gagliano Leuca | 10/07 | 12/39 | 18 | 02/32 | 85,038 | 77 | feriale | 10/06/23 | 10/09/23 | 6548 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9071690761 | Lecco | Gagliano Leuca | 11/18 | 13/58 | 18 | 02/40 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9071690761 | Lecco | Gagliano Leuca | 11/18 | 13/58 | 18 | 02/40 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9072290763 | Lecco | Gagliano Leuca | 13/05 | 15/32 | 18 | 02/27 | 85,038 | 77 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9072290763 | Lecco | Gagliano Leuca | 13/05 | 15/32 | 18 | 02/27 | 85,038 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 6548 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9072290763 | Lecco | Gagliano Leuca | 13/05 | 15/32 | 18 | 02/27 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9073090765 | Lecco | Gagliano Leuca | 15/00 | 17/46 | 18 | 02/46 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9073090765 | Lecco | Gagliano Leuca | 15/00 | 17/46 | 18 | 02/46 | 85,038 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 6548 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9073090765 | Lecco | Gagliano Leuca | 15/00 | 17/46 | 18 | 02/46 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9073290767 | Lecco | Gagliano Leuca | 16/11 | 18/55 | 18 | 02/44 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9073290767 | Lecco | Gagliano Leuca | 16/11 | 18/55 | 18 | 02/44 | 85,038 | 92 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 6548 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9073290767 | Lecco | Gagliano Leuca | 16/11 | 18/55 | 18 | 02/44 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 907390769 | Casariano | Novoli | 05/50 | 07/14 | 11 | 01/24 | 49,664 | 133 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 26881 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 907390769 | Casariano | Novoli | 05/50 | 07/14 | 11 | 01/24 | 49,664 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 4477 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 907390769 | Casariano | Novoli | 05/50 | 07/14 | 11 | 01/24 | 49,664 | 92 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 26881 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9075490707 | Lecco | Gagliano Leuca | 06/34 | 09/03 | 18 | 02/29 | 85,038 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 26881 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9075690711 | Lecco | Gagliano Leuca | 08/11 | 10/44 | 18 | 02/33 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9075690711 | Lecco | Gagliano Leuca | 08/11 | 10/44 | 18 | 02/33 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9075690711 | Lecco | Gagliano Leuca | 08/11 | 10/44 | 18 | 02/33 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9075690713 | Lecco | Gagliano Leuca | 09/43 | 12/16 | 18 | 02/33 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9075690713 | Lecco | Gagliano Leuca | 09/43 | 12/16 | 18 | 02/33 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9075690713 | Lecco | Gagliano Leuca | 09/43 | 12/16 | 18 | 02/33 | 85,038 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 6548 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9075690719 | Lecco | Gagliano Leuca | 11/14 | 13/42 | 18 | 02/28 | 85,038 | 302 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 26881 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9076290723 | Lecco | Gagliano Leuca | 12/52 | 15/32 | 18 | 02/40 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9076290723 | Lecco | Gagliano Leuca | 12/52 | 15/32 | 18 | 02/40 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9076290723 | Lecco | Gagliano Leuca | 12/52 | 15/32 | 18 | 02/40 | 85,038 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 6548 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9076490727 | Lecco | Gagliano Leuca | 14/06 | 16/43 | 18 | 02/37 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9076490727 | Lecco | Gagliano Leuca | 14/06 | 16/43 | 18 | 02/37 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9076690731 | Lecco | Gagliano Leuca | 15/43 | 18/24 | 18 | 02/41 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9076690731 | Lecco | Gagliano Leuca | 15/43 | 18/24 | 18 | 02/41 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9076690731 | Lecco | Gagliano Leuca | 15/43 | 18/24 | 18 | 02/41 | 85,038 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 6548 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9076890735 | Lecco | Gagliano Leuca | 17/52 | 20/28 | 18 | 02/36 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9076890735 | Lecco | Gagliano Leuca | 17/52 | 20/28 | 18 | 02/36 | 85,038 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 6548 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9077090737 | Lecco | Gagliano Leuca | 19/06 | 21/39 | 18 | 02/33 | 85,038 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 11310 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 9077090737 | Lecco | Gagliano Leuca | 19/06 | 21/39 | 18 | 02/33 | 85,038 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 7823 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9077090737 | Lecco | Gagliano Leuca | 19/06 | 21/39 | 18 | 02/33 | 85,038 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 6548 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9074090771 | Lecco | Gallipoli | 20/35 | 22/17 | 11 | 01/42 | 52,286 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7083 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9074090771 | Lecco | Gallipoli | 20/35 | 22/17 | 11 | 01/42 | 52,286 | 92 | feriale | 10/09/23 | 31/12/23 | 4900 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90801 | Casariano | Gallipoli | 05/03 | 05/39 | 5 | 00/36 | 22,003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90801 | Casariano | Gallipoli | 05/03 | 05/39 | 5 | 00/36 | 22,003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90801 | Casariano | Gallipoli | 05/03 | 05/39 | 5 | 00/37 | 22,003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90801 | Casariano | Gallipoli | 05/03 | 05/39 | 5 | 00/36 | 22,003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90803 | Casariano | Gallipoli | 06/33 | 07/09 | 5 | 00/36 | 22,003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90803 | Casariano | Gallipoli | 06/30 | 07/11 | 7 | 00/41 | 22,003 | 77 | feriale | 10/09/23 | 10/09/23 | 1694 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90805 | Casariano | Gallipoli | 08/13 | 08/50 | 5 | 00/37 | 22,003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90805 | Casariano | Gallipoli | 08/13 | 08/49 | 5 | 00/36 | 22,003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90805 | Casariano | Gallipoli | 08/53 | 09/34 | 7 | 00/41 | 22,003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1694 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90807 | Casariano | Gallipoli | 12/33 | 13/10 | 5 | 00/37 | 22,003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90807 | Casariano | Gallipoli | 12/33 | 13/10 | 5 | 00/37 | 22,003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90807 | Casariano | Gallipoli | 12/33 | 13/09 | 5 | 00/36 | 22,003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90807 | Casariano | Gallipoli | 12/33 | 13/31 | 7 | 00/41 | 22,003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1694 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90809 | Casariano | Gallipoli | 14/13 | 14/50 | 5 | 00/37 | 22,003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90809 | Casariano | Gallipoli | 14/13 | 14/49 | 5 | 00/36 | 22,003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90809 | Casariano | Gallipoli | 12/50 | 13/31 | 7 | 00/41 | 22,003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1694 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90811 | Casariano | Gallipoli | 15/53 | 16/30 | 5 | 00/37 | 22,003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90811 | Casariano | Gallipoli | 15/53 | 16/29 | 5 | 00/36 | 22,003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90811 | Casariano | Gallipoli | 15/05 | 15/46 | 7 | 00/41 | 22,003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1694 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90813 | Casariano | Gallipoli | 17/33 | 18/10 | 5 | 00/37 | 22,003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90813 | Casariano | Gallipoli | 17/33 | 18/09 | 5 | 00/36 | 22,003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |

| codice | patrono | genio | coordinatore | numero | tempi di | in-caricatura | servizi esecutivi | periodicità | inizio validità | fine validità | contorno annuo | tipo di materiale | composizione | posti a sedere | posti offerti | servizio | |
|--------|-----------|-----------|--------------|--------|----------|---------------|-------------------|-------------|-----------------|---------------|----------------|-------------------|--------------|----------------|---------------|----------|-------|
| 90013 | Gallipoli | Casariano | 17:05 | 17:46 | 7 | 00:41 | 22.003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1684 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90015 | Gallipoli | Casariano | 18:13 | 19:50 | 5 | 00:37 | 22.003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 31/12/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90016 | Gallipoli | Casariano | 18:13 | 19:49 | 5 | 00:36 | 22.003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90015 | Gallipoli | Casariano | 19:10 | 19:51 | 7 | 00:41 | 22.003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1684 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90002 | Casariano | Gallipoli | 07:19 | 07:55 | 5 | 00:36 | 22.003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90002 | Casariano | Gallipoli | 07:19 | 07:55 | 5 | 00:36 | 22.003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90002 | Casariano | Gallipoli | 08:02 | 08:43 | 7 | 00:41 | 22.003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1684 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90004 | Casariano | Gallipoli | 08:19 | 09:55 | 5 | 00:36 | 22.003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90004 | Casariano | Gallipoli | 08:19 | 09:55 | 5 | 00:36 | 22.003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90004 | Casariano | Gallipoli | 09:58 | 10:39 | 7 | 00:41 | 22.003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1684 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90006 | Casariano | Gallipoli | 13:25 | 14:01 | 5 | 00:36 | 22.003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90006 | Casariano | Gallipoli | 13:25 | 14:01 | 5 | 00:36 | 22.003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90006 | Casariano | Gallipoli | 11:59 | 12:40 | 7 | 00:41 | 22.003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1684 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90008 | Casariano | Gallipoli | 14:59 | 15:35 | 5 | 00:36 | 22.003 | 92 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90008 | Casariano | Gallipoli | 14:59 | 15:35 | 5 | 00:36 | 22.003 | 133 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90010 | Casariano | Gallipoli | 16:39 | 17:15 | 5 | 00:36 | 22.003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90010 | Casariano | Gallipoli | 16:39 | 17:15 | 5 | 00:36 | 22.003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90012 | Casariano | Gallipoli | 18:14 | 18:55 | 7 | 00:41 | 22.003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1684 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90012 | Casariano | Gallipoli | 18:19 | 18:55 | 5 | 00:36 | 22.003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90012 | Casariano | Gallipoli | 18:19 | 18:55 | 5 | 00:36 | 22.003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90012 | Casariano | Gallipoli | 18:19 | 19:00 | 7 | 00:41 | 22.003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1684 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90014 | Casariano | Gallipoli | 19:59 | 20:35 | 5 | 00:36 | 22.003 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 2926 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90014 | Casariano | Gallipoli | 19:59 | 20:35 | 5 | 00:36 | 22.003 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 2024 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90014 | Casariano | Gallipoli | 20:02 | 20:43 | 7 | 00:41 | 22.003 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 1684 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90051 | Lecco | Gallipoli | 06:00 | 07:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90051 | Lecco | Gallipoli | 06:00 | 07:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | ATR220 | 1 | 88 | 141 | TRENO |
| 90053 | Lecco | Gallipoli | 07:00 | 08:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90053 | Lecco | Gallipoli | 07:00 | 08:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90053 | Lecco | Gallipoli | 07:00 | 08:40 | 13 | 01:40 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90055 | Lecco | Gallipoli | 08:12 | 10:40 | 7 | 01:28 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90057 | Lecco | Gallipoli | 09:00 | 10:40 | 12 | 01:40 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90057 | Lecco | Gallipoli | 09:00 | 10:40 | 12 | 01:40 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90057 | Lecco | Gallipoli | 10:00 | 11:45 | 13 | 01:45 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90059 | Lecco | Gallipoli | 10:00 | 11:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90059 | Lecco | Gallipoli | 10:00 | 11:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90059 | Lecco | Gallipoli | 11:12 | 12:40 | 7 | 01:28 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90061 | Lecco | Gallipoli | 11:03 | 12:40 | 12 | 01:37 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90061 | Lecco | Gallipoli | 11:03 | 12:40 | 12 | 01:37 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90061 | Lecco | Gallipoli | 13:00 | 14:45 | 13 | 01:45 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90063 | Lecco | Gallipoli | 13:03 | 14:43 | 12 | 01:40 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90063 | Lecco | Gallipoli | 13:03 | 14:43 | 12 | 01:40 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90063 | Lecco | Gallipoli | 14:12 | 15:40 | 7 | 01:28 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90065 | Lecco | Gallipoli | 14:00 | 15:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90065 | Lecco | Gallipoli | 14:00 | 15:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90065 | Lecco | Gallipoli | 15:00 | 16:45 | 13 | 01:45 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90067 | Lecco | Gallipoli | 15:00 | 16:40 | 12 | 01:40 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90067 | Lecco | Gallipoli | 15:00 | 16:40 | 12 | 01:40 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90067 | Lecco | Gallipoli | 16:00 | 17:45 | 13 | 01:45 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90069 | Lecco | Gallipoli | 17:03 | 18:43 | 12 | 01:40 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90069 | Lecco | Gallipoli | 17:03 | 18:43 | 12 | 01:40 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90069 | Lecco | Gallipoli | 17:12 | 18:40 | 7 | 01:28 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90071 | Lecco | Gallipoli | 18:00 | 19:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90071 | Lecco | Gallipoli | 18:00 | 19:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90071 | Lecco | Gallipoli | 18:00 | 19:45 | 13 | 01:45 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90073 | Lecco | Gallipoli | 19:00 | 20:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90073 | Lecco | Gallipoli | 19:00 | 20:43 | 12 | 01:43 | 52.961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 31/12/23 | 4872 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90073 | Lecco | Gallipoli | 19:00 | 20:45 | 13 | 01:45 | 52.961 | 77 | feriale | 11/06/23 | 10/09/23 | 4078 | Anf686 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90075 | Lecco | Gallipoli | 21:00 | 22:40 | 12 | 01:40 | 52.961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 10/06/23 | 7044 | Anf686 | 1 | 68 | 141 | BUS |

| codice | Patrona | Acervo | ora part. | ore arc. | numero | Turno di | in partenza | Gen. esercizio | Esigibilità | ricevibilità | Contenzioso annui | Tipo di materiale | Composizione | Ev. a sedere | Posti offerti | secondo |
|--------|-----------|-----------|-----------|----------|--------|----------|-------------|----------------|-------------|--------------|-------------------|-------------------|--------------|--------------|---------------|---------|
| 90075 | Lecce | Gallipoli | 21:30 | 22:40 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90076 | Lecce | Gallipoli | 21:12 | 22:30 | 5 | 01:18 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90082 | Gallipoli | Lecce | 06:07 | 07:50 | 12 | 01:43 | 52,961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 7044 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90083 | Gallipoli | Lecce | 06:07 | 07:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90084 | Gallipoli | Lecce | 06:06 | 07:47 | 13 | 01:42 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90085 | Gallipoli | Lecce | 07:07 | 08:50 | 12 | 01:43 | 52,961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 7044 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90086 | Gallipoli | Lecce | 07:07 | 08:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90087 | Gallipoli | Lecce | 07:05 | 08:47 | 13 | 01:42 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90088 | Gallipoli | Lecce | 08:07 | 09:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90089 | Gallipoli | Lecce | 08:07 | 09:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90090 | Gallipoli | Lecce | 08:12 | 10:40 | 6 | 01:28 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90091 | Gallipoli | Lecce | 09:07 | 10:50 | 12 | 01:43 | 52,961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 7044 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90092 | Gallipoli | Lecce | 09:07 | 10:50 | 12 | 01:43 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90093 | Gallipoli | Lecce | 11:07 | 12:50 | 12 | 01:43 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90094 | Gallipoli | Lecce | 12:05 | 13:47 | 13 | 01:42 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90095 | Gallipoli | Lecce | 13:07 | 14:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90096 | Gallipoli | Lecce | 13:07 | 14:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90097 | Gallipoli | Lecce | 14:12 | 15:40 | 6 | 01:28 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90098 | Gallipoli | Lecce | 14:07 | 15:36 | 12 | 01:43 | 52,961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 7044 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90099 | Gallipoli | Lecce | 14:07 | 15:36 | 12 | 01:43 | 52,961 | 133 | feriale | 11/09/23 | 4872 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90100 | Gallipoli | Lecce | 14:07 | 15:36 | 12 | 01:43 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90101 | Gallipoli | Lecce | 15:05 | 16:30 | 13 | 01:45 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90102 | Gallipoli | Lecce | 15:05 | 16:30 | 12 | 01:45 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90103 | Gallipoli | Lecce | 15:05 | 16:30 | 12 | 01:45 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90104 | Gallipoli | Lecce | 17:07 | 18:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90105 | Gallipoli | Lecce | 17:07 | 18:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90106 | Gallipoli | Lecce | 17:12 | 18:40 | 6 | 01:28 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90107 | Gallipoli | Lecce | 18:07 | 19:30 | 12 | 01:43 | 52,961 | 133 | feriale | 01/01/23 | 7044 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90108 | Gallipoli | Lecce | 18:07 | 19:30 | 12 | 01:43 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90109 | Gallipoli | Lecce | 18:05 | 19:30 | 13 | 01:45 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90110 | Gallipoli | Lecce | 19:07 | 20:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90111 | Gallipoli | Lecce | 19:12 | 20:40 | 6 | 01:28 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90112 | Gallipoli | Lecce | 20:07 | 21:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90113 | Gallipoli | Lecce | 20:07 | 21:47 | 12 | 01:40 | 52,961 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4872 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90114 | Gallipoli | Lecce | 20:05 | 21:50 | 13 | 01:45 | 52,961 | 77 | feriale | 11/09/23 | 4078 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90115 | Gallipoli | Lecce | 05:15 | 06:09 | 9 | 00:54 | 26,517 | 302 | feriale | 01/01/23 | 8674 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90116 | Gallipoli | Lecce | 05:30 | 07:29 | 16 | 01:59 | 66,218 | 133 | feriale | 11/09/23 | 6000 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90117 | Gallipoli | Lecce | 05:30 | 07:29 | 16 | 01:59 | 66,218 | 92 | feriale | 11/09/23 | 6000 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90118 | Gallipoli | Lecce | 07:38 | 09:11 | 12 | 01:33 | 46,502 | 133 | feriale | 11/09/23 | 6185 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90119 | Gallipoli | Lecce | 07:38 | 09:11 | 12 | 01:33 | 46,502 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4278 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90120 | Gallipoli | Lecce | 09:15 | 10:48 | 13 | 01:27 | 46,502 | 77 | feriale | 11/09/23 | 3581 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90121 | Gallipoli | Lecce | 09:48 | 11:19 | 12 | 01:31 | 46,502 | 133 | feriale | 01/01/23 | 8674 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90122 | Gallipoli | Lecce | 09:48 | 11:19 | 13 | 01:31 | 46,502 | 92 | feriale | 11/09/23 | 4278 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90123 | Gallipoli | Lecce | 10:30 | 12:44 | 17 | 02:14 | 66,218 | 133 | feriale | 01/01/23 | 8674 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90124 | Gallipoli | Lecce | 10:30 | 12:44 | 17 | 02:14 | 66,218 | 92 | feriale | 11/09/23 | 6000 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90125 | Gallipoli | Lecce | 10:43 | 12:39 | 13 | 01:56 | 66,218 | 133 | feriale | 01/01/23 | 8674 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90126 | Gallipoli | Lecce | 10:43 | 12:39 | 13 | 01:56 | 66,218 | 92 | feriale | 11/09/23 | 6000 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90127 | Gallipoli | Lecce | 11:30 | 13:44 | 18 | 02:14 | 66,218 | 92 | feriale | 11/09/23 | 6000 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90128 | Gallipoli | Lecce | 12:43 | 14:38 | 14 | 01:55 | 66,218 | 133 | feriale | 11/09/23 | 6000 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90129 | Gallipoli | Lecce | 12:30 | 14:43 | 17 | 02:13 | 66,218 | 77 | feriale | 01/01/23 | 8674 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90130 | Gallipoli | Lecce | 12:30 | 14:43 | 17 | 02:13 | 66,218 | 92 | feriale | 11/09/23 | 6000 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |
| 90131 | Gallipoli | Lecce | 14:48 | 16:15 | 13 | 01:27 | 46,502 | 77 | feriale | 11/09/23 | 3581 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90132 | Gallipoli | Lecce | 13:30 | 15:40 | 16 | 02:10 | 66,218 | 92 | feriale | 11/09/23 | 6000 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90133 | Gallipoli | Lecce | 13:30 | 15:40 | 16 | 02:10 | 66,218 | 92 | feriale | 11/09/23 | 6000 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | TRENO |
| 90134 | Gallipoli | Lecce | 15:48 | 17:15 | 12 | 01:27 | 46,502 | 77 | feriale | 11/09/23 | 3581 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | TRENO |

| codice | patronato | ativo | coo part. | ca. sarc. | numero | turni di | ora esabato | gran esabato | festivita | inca validita | contenzioni annui | tipo di materiale | composizione | bus a sedere | passi offerti | secondo |
|------------|----------------|----------------|-----------|-----------|--------|----------|-------------|--------------|-----------|---------------|-------------------|-------------------|--------------|--------------|---------------|---------|
| 90983 | Migliorino | Oriante | 1635 | 1734 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 01/01/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90983 | Migliorino | Oriante | 1635 | 1734 | 4 | 0029 | 19.271 | 92 | feriale | 11/09/23 | 1681 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90983 | Migliorino | Oriante | 1733 | 1802 | 4 | 0029 | 19.271 | 77 | feriale | 11/06/23 | 1407 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90985 | Migliorino | Oriante | 1748 | 1817 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 10/06/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90985 | Migliorino | Oriante | 1748 | 1817 | 4 | 0029 | 19.271 | 92 | feriale | 11/09/23 | 1681 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90985 | Migliorino | Oriante | 1913 | 1942 | 4 | 0029 | 19.271 | 77 | feriale | 11/06/23 | 1407 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90987 | Migliorino | Oriante | 1905 | 1934 | 4 | 0029 | 19.271 | 92 | feriale | 11/09/23 | 1681 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90987 | Migliorino | Oriante | 1905 | 1934 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 10/06/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90984 | Oriante | Migliorino | 0737 | 0738 | 4 | 0029 | 19.271 | 302 | feriale | 01/01/23 | 5518 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90984 | Oriante | Migliorino | 0842 | 0911 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 10/06/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90984 | Oriante | Migliorino | 0842 | 0911 | 4 | 0029 | 19.271 | 92 | feriale | 11/09/23 | 1681 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90984 | Oriante | Migliorino | 0848 | 0917 | 4 | 0029 | 19.271 | 77 | feriale | 11/06/23 | 1407 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90986 | Oriante | Migliorino | 1047 | 1116 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 10/06/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90986 | Oriante | Migliorino | 1047 | 1116 | 4 | 0029 | 19.271 | 92 | feriale | 11/09/23 | 1681 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90986 | Oriante | Migliorino | 1210 | 1239 | 4 | 0029 | 19.271 | 77 | feriale | 11/06/23 | 1407 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90988 | Oriante | Migliorino | 1244 | 1313 | 4 | 0029 | 19.271 | 92 | feriale | 11/09/23 | 1681 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90988 | Oriante | Migliorino | 1244 | 1313 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 10/06/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90988 | Oriante | Migliorino | 1409 | 1438 | 4 | 0029 | 19.271 | 77 | feriale | 11/06/23 | 1407 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90988 | Oriante | Migliorino | 1442 | 1511 | 4 | 0029 | 19.271 | 92 | feriale | 11/09/23 | 1681 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90988 | Oriante | Migliorino | 1442 | 1511 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 10/06/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90988 | Oriante | Migliorino | 1558 | 1627 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 10/06/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90988 | Oriante | Migliorino | 1558 | 1627 | 4 | 0029 | 19.271 | 92 | feriale | 11/09/23 | 1681 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90982 | Oriante | Migliorino | 1612 | 1641 | 4 | 0029 | 19.271 | 77 | feriale | 11/06/23 | 1407 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90982 | Oriante | Migliorino | 1612 | 1641 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 10/06/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90984 | Oriante | Migliorino | 1711 | 1740 | 4 | 0029 | 19.271 | 92 | feriale | 11/09/23 | 1681 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90984 | Oriante | Migliorino | 1711 | 1740 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 10/06/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90984 | Oriante | Migliorino | 1830 | 1859 | 4 | 0029 | 19.271 | 77 | feriale | 11/06/23 | 1407 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90986 | Oriante | Migliorino | 1827 | 1856 | 4 | 0029 | 19.271 | 133 | feriale | 10/06/23 | 2430 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90986 | Oriante | Migliorino | 1827 | 1856 | 4 | 0029 | 19.271 | 92 | feriale | 11/09/23 | 1681 | Ain688 | 1 | 68 | 141 | BUS |
| 90977 | Lecca | Gallipoli | 1111 | 1229 | 5 | 0118 | 52.981 | 15 | festivo | 11/06/23 | 794 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90978 | Lecca | Gallipoli | 0932 | 1036 | 5 | 0118 | 52.981 | 15 | festivo | 11/06/23 | 794 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90979 | Lecca | Gallipoli | 1301 | 1422 | 5 | 0121 | 52.981 | 15 | festivo | 11/06/23 | 794 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90980 | Lecca | Gallipoli | 1139 | 1231 | 5 | 0122 | 52.981 | 15 | festivo | 11/06/23 | 794 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90981 | Lecca | Gallipoli | 1416 | 1539 | 5 | 0123 | 52.981 | 15 | festivo | 11/06/23 | 794 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90982 | Lecca | Gallipoli | 1239 | 1337 | 5 | 0118 | 52.981 | 15 | festivo | 11/06/23 | 794 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90984 | Lecca | Gallipoli | 1640 | 1758 | 5 | 0118 | 52.981 | 15 | festivo | 11/06/23 | 794 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90984 | Lecca | Gallipoli | 1512 | 1630 | 5 | 0118 | 52.981 | 15 | festivo | 11/06/23 | 794 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90985 | Lecca | Gallipoli | 2112 | 2230 | 5 | 0118 | 52.981 | 15 | festivo | 11/06/23 | 794 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90986 | Lecca | Gallipoli | 1832 | 1950 | 5 | 0118 | 52.981 | 15 | festivo | 11/06/23 | 794 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92093 | Barl Centro | Pulignano | 0830 | 0905 | 9 | 0105 | 47.732 | 35 | festivo | 11/06/23 | 1671 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | BUS |
| 92097 | Barl Centro | Pulignano | 1325 | 1430 | 9 | 0105 | 47.732 | 35 | festivo | 11/06/23 | 1671 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | BUS |
| 92099 | Barl Centro | Pulignano | 1610 | 1715 | 9 | 0105 | 47.732 | 35 | festivo | 11/06/23 | 1671 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | BUS |
| 92099 | Barl Centro | Pulignano | 2100 | 2205 | 9 | 0105 | 47.732 | 35 | festivo | 11/06/23 | 1671 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | BUS |
| 92096 | Pulignano | Barl Centro | 0915 | 1015 | 9 | 0100 | 47.732 | 35 | festivo | 11/06/23 | 1671 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | BUS |
| 92096 | Pulignano | Barl Centro | 1445 | 1545 | 9 | 0100 | 47.732 | 35 | festivo | 11/06/23 | 1671 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | BUS |
| 92092 | Pulignano | Barl Centro | 1725 | 1825 | 9 | 0100 | 47.732 | 35 | festivo | 11/06/23 | 1671 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | BUS |
| 92064 | Pulignano | Barl Centro | 1930 | 2030 | 9 | 0100 | 47.732 | 35 | festivo | 11/06/23 | 1671 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | BUS |
| 92095 | Barl Centro | Casamassima | 1130 | 1138 | 6 | 0038 | 22.301 | 35 | festivo | 11/06/23 | 781 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | BUS |
| 92095 | Barl Centro | Casamassima | 1222 | 1256 | 6 | 0034 | 22.301 | 35 | festivo | 11/06/23 | 781 | ETR322 | 1 | 175 | 381 | BUS |
| 90739 | Lecca | Marina Franca | 0830 | 1100 | 11 | 0230 | 102.588 | 35 | festivo | 11/06/23 | 3691 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90744 | Lecca | Marina Franca | 1200 | 1430 | 11 | 0230 | 102.588 | 35 | festivo | 11/06/23 | 3691 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90741 | Lecca | Marina Franca | 1905 | 2135 | 11 | 0230 | 102.588 | 35 | festivo | 11/06/23 | 3691 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90748 | Lecca | Marina Franca | 1620 | 1850 | 11 | 0230 | 102.588 | 35 | festivo | 11/06/23 | 3691 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9074890775 | Lecca | Gagliano Leuca | 0938 | 1203 | 13 | 0225 | 85.038 | 4 | festivo | 11/06/23 | 2636 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9074890775 | Lecca | Gagliano Leuca | 0938 | 1208 | 15 | 0230 | 85.038 | 31 | festivo | 09/07/23 | 2636 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9075090777 | Lecca | Gagliano Leuca | 1455 | 1720 | 15 | 0225 | 85.038 | 4 | festivo | 11/06/23 | 2636 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9075090777 | Lecca | Gagliano Leuca | 1455 | 1720 | 15 | 0225 | 85.038 | 31 | festivo | 09/07/23 | 2636 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 907290743 | Gagliano Leuca | Lecca | 1225 | 1445 | 13 | 0220 | 85.038 | 4 | festivo | 11/06/23 | 2636 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 907290743 | Gagliano Leuca | Lecca | 1220 | 1445 | 15 | 0225 | 85.038 | 31 | festivo | 09/07/23 | 2636 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |

| codice | Patenza | Attivo | ora part. | ora arr. | numero | Tempi di percorrenza | Km relazione | Giorni esercizio annuo | Periodicità | Inizio validità | Fine validità | Contenuto annuo | Tipo di materiale utilizzato | Composizione minima | Posti a sedere offerti | Posti offerti | servizio sostitutivo |
|------------|-------------------|-------------------|-----------|----------|--------|----------------------|--------------|------------------------|--------------|-----------------|---------------|-----------------|------------------------------|---------------------|------------------------|---------------|----------------------|
| 9077490745 | Gagliano Leuca | Leuca | 17:25 | 19:45 | 13 | 02:20 | 85,038 | 4 | festivo | 11/09/23 | 02/07/23 | 340 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 9077490745 | Gagliano Leuca | Leuca | 17:30 | 19:55 | 15 | 02:25 | 85,038 | 31 | festivo | 09/07/23 | 31/12/23 | 2636 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92164 | Martina Franca | Pulignano | 08:10 | 09:02 | 5 | 00:52 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92165 | Pulignano | Martina Franca | 07:30 | 07:52 | 5 | 00:52 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92166 | Martina Franca | Pulignano | 10:40 | 11:32 | 5 | 00:52 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92173 | Pulignano | Martina Franca | 09:18 | 10:10 | 5 | 00:52 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92170 | Martina Franca | Pulignano | 13:42 | 14:35 | 5 | 00:53 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92175 | Pulignano | Martina Franca | 11:48 | 12:40 | 5 | 00:52 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92172 | Martina Franca | Pulignano | 16:20 | 17:12 | 5 | 00:52 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92177 | Pulignano | Martina Franca | 14:47 | 15:39 | 5 | 00:52 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92174 | Martina Franca | Pulignano | 17:38 | 18:35 | 5 | 00:56 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92179 | Pulignano | Martina Franca | 17:30 | 18:22 | 5 | 00:52 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92176 | Martina Franca | Pulignano | 19:00 | 19:52 | 5 | 00:52 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 92181 | Pulignano | Martina Franca | 22:15 | 23:07 | 5 | 00:52 | 34,026 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1191 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90618 | Casariano | Gallipoli | 17:28 | 18:10 | 7 | 00:42 | 22,003 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 770 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90619 | Gallipoli | Casariano | 15:50 | 16:31 | 7 | 00:41 | 22,003 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 770 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90620 | Casariano | Gallipoli | 19:12 | 19:54 | 7 | 00:42 | 22,003 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 770 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90621 | Gallipoli | Casariano | 18:20 | 19:01 | 7 | 00:41 | 22,003 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 770 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90616 | Gagliano Leuca | Gallipoli | 11:06 | 12:26 | 10 | 01:20 | 47,533 | 4 | festivo | 11/06/23 | 02/07/23 | 190 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90617 | Gallipoli | Gagliano Leuca | 12:42 | 14:02 | 10 | 01:20 | 47,533 | 31 | festivo | 09/07/23 | 31/12/23 | 1474 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90617 | Gallipoli | Gagliano Leuca | 12:42 | 14:02 | 10 | 01:20 | 47,533 | 4 | festivo | 11/06/23 | 02/07/23 | 190 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90617 | Gallipoli | Gagliano Leuca | 12:42 | 14:08 | 12 | 01:26 | 47,533 | 31 | festivo | 09/07/23 | 31/12/23 | 1474 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90625 | Zollino | Gagliano Leuca | 10:30 | 11:48 | 10 | 01:18 | 46,502 | 15 | festivo | 11/06/23 | 10/09/23 | 698 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90626 | Gagliano Leuca | Zollino | 08:50 | 10:08 | 10 | 01:18 | 46,502 | 15 | festivo | 11/06/23 | 10/09/23 | 698 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90633 | Zollino | Gagliano Leuca | 17:15 | 18:33 | 10 | 01:18 | 46,502 | 15 | festivo | 11/06/23 | 10/09/23 | 698 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90628 | Gagliano Leuca | Zollino | 12:00 | 13:18 | 10 | 01:18 | 46,502 | 15 | festivo | 11/06/23 | 10/09/23 | 698 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90629 | Zollino | Gagliano Leuca | 13:35 | 14:53 | 10 | 01:18 | 46,502 | 15 | festivo | 11/06/23 | 10/09/23 | 698 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90632 | Gagliano Leuca | Zollino | 15:42 | 17:00 | 10 | 01:18 | 46,502 | 15 | festivo | 11/06/23 | 10/09/23 | 698 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90635 | Marglie | Gagliano Leuca | 20:45 | 21:46 | 8 | 01:01 | 36,701 | 15 | festivo | 11/06/23 | 10/09/23 | 551 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90634 | Gagliano Leuca | Marglie | 19:15 | 20:15 | 8 | 01:00 | 36,701 | 15 | festivo | 11/06/23 | 10/09/23 | 551 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90627 | Leuca | Otranto | 10:30 | 11:56 | 12 | 01:26 | 46,788 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1638 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90630 | Otranto | Leuca | 13:28 | 14:55 | 12 | 01:27 | 46,788 | 35 | festivo | 11/06/23 | 10/09/23 | 1638 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90631 | Leuca | Otranto | 17:10 | 18:32 | 12 | 01:22 | 46,788 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1638 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90636 | Otranto | Leuca | 20:04 | 21:30 | 12 | 01:26 | 46,788 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 1638 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90685 | Otranto | Marglie | 12:05 | 12:35 | 4 | 00:30 | 19,271 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 639 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90689 | Otranto | Marglie | 12:45 | 13:15 | 4 | 00:30 | 19,271 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 639 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90690 | Otranto | Marglie | 18:40 | 19:10 | 4 | 00:30 | 19,271 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 639 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90671 | Marglie | Otranto | 19:20 | 19:50 | 4 | 00:30 | 19,271 | 35 | festivo | 11/06/23 | 31/12/23 | 639 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90679 | Leuca | Gallipoli | 13:01 | 14:22 | 5 | 01:21 | 52,961 | 20 | festivo | 11/09/23 | 31/12/23 | 1059 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90683 | Leuca | Gallipoli | 16:40 | 17:59 | 5 | 01:18 | 52,961 | 20 | festivo | 11/09/23 | 31/12/23 | 1059 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90686 | Gallipoli | Leuca | 18:32 | 19:50 | 5 | 01:18 | 52,961 | 20 | festivo | 11/09/23 | 31/12/23 | 1059 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90629 | Zollino | Gagliano Leuca | 13:35 | 14:53 | 10 | 01:18 | 46,502 | 20 | festivo | 11/09/23 | 31/12/23 | 930 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90638 | Gagliano Leuca | Zollino | 10:35 | 11:53 | 10 | 01:18 | 46,502 | 20 | festivo | 11/09/23 | 31/12/23 | 930 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90637 | Leuca | Gagliano Leuca | 14:10 | 16:10 | 17 | 02:00 | 65,218 | 20 | festivo | 11/09/23 | 31/12/23 | 1304 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 90640 | Gagliano Leuca | Leuca | 16:55 | 19:00 | 17 | 02:05 | 65,218 | 20 | festivo | 11/09/23 | 31/12/23 | 1304 | ATR220 | 1 | 151 | 300 | BUS |
| 162B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 04:30 | 05:55 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lum-Sab | 01/01/23 | 31/12/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 109B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 05:00 | 06:25 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lum-Sab | 01/01/23 | 31/12/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 102B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 05:05 | 06:30 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lum-Sab | 01/01/23 | 31/12/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 100B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 05:35 | 07:00 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lum-Sab | 01/01/23 | 31/12/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 107B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 06:00 | 07:25 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lum-Sab | 01/01/23 | 31/12/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 104B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 06:20 | 07:45 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lum-Sab | 01/01/23 | 31/12/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 104B2/b | Conversano | Bari L. Go. Sorr. | 06:30 | 07:15 | 4 | 00:45 | 36,000 | 175 | S_Lum-Ven | 01/01/23 | 31/12/23 | 6300 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 104B2 | Conversano | Bari L. Go. Sorr. | 06:35 | 07:40 | 6 | 01:05 | 33,000 | 60 | S_Lum-Ven | 01/01/23 | 02/04/23 | 1890 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 104B2 | Conversano | Bari L. Go. Sorr. | 06:35 | 07:40 | 7 | 01:05 | 33,000 | 115 | S_Lum-Ven | 05/04/23 | 31/12/23 | 3795 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 104B2 | Castellana | Trigliano | 06:45 | 07:30 | 5 | 00:45 | 35,000 | 208 | S_Lum-Sab | 01/01/23 | 31/12/23 | 7280 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |

3.066.934

| codice | Patronato | Atto | co. part. | ca. sarc. | numero | Termini di | Importazione | Conti esercizio | Beneficiaria | Data validità | Importo annuo | Tipologia materiale | Composizione | Ev. a scade | Post. offerti | scuola |
|--------|-------------------|-------------------|-----------|-----------|--------|------------|--------------|-----------------|------------------|---------------|---------------|---------------------|--------------|-------------|---------------|--------|
| 143B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 14:55 | 16:20 | 11 | 01:25 | 50,000 | 225 | CS_Lun-Sab | 01/01/23 | 11250 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 136B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 15:15 | 16:40 | 11 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 145B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 15:50 | 17:15 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 136B2 | Trigliano | Bari L. Go. Sorr. | 16:00 | 16:25 | 4 | 00:25 | 9,000 | 4 | CS_Lun-Ven | 01/01/23 | 36 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 142B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 16:00 | 17:25 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 143B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 16:35 | 18:00 | 11 | 01:25 | 50,000 | 77 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 143B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 16:35 | 18:00 | 11 | 01:25 | 50,000 | 225 | CS_Lun-Sab | 01/01/23 | 11250 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 148B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 16:45 | 18:10 | 11 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 151B2 | Bari L. Go. Sorr. | Capurso | 17:10 | 17:42 | 9 | 00:32 | 10,000 | 4 | CS_Lun-Ven | 08/01/23 | 40 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 151B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 17:10 | 18:35 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 146B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 17:35 | 19:00 | 11 | 01:25 | 50,000 | 77 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 3850 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 146B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 17:35 | 19:00 | 11 | 01:25 | 50,000 | 225 | CS_Lun-Sab | 01/01/23 | 11250 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 157B2 | Bari L. Go. Sorr. | Capurso | 18:10 | 18:42 | 9 | 00:32 | 10,000 | 5 | CS_Lun, Sub, Old | 08/01/23 | 50 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 157B3 | Bari L. Go. Sorr. | Ruigliano | 18:10 | 19:00 | 7 | 00:50 | 23,000 | 208 | S_Lun-Sab | 01/01/23 | 4784 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 157B3 | Bari L. Go. Sorr. | Noicattaro | 18:10 | 18:50 | 7 | 00:40 | 21,000 | 77 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 1617 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 156B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 18:35 | 20:00 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 150B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 18:45 | 20:10 | 11 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 156B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 19:00 | 20:25 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 161B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 19:15 | 20:40 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 154B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 19:35 | 21:00 | 11 | 01:25 | 50,000 | 77 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 3850 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 154B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 19:35 | 21:00 | 11 | 01:25 | 50,000 | 225 | CS_Lun-Sab | 01/01/23 | 11250 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 163B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 20:25 | 21:50 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 160B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 21:00 | 22:25 | 11 | 01:25 | 50,000 | 77 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 3850 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 160B | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 21:00 | 22:25 | 11 | 01:25 | 50,000 | 225 | CS_Lun-Sab | 01/01/23 | 11250 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| 165B | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 21:00 | 22:25 | 10 | 01:25 | 50,000 | 302 | ACLS_Lun-Sab | 01/01/23 | 15100 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1100 | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 07:00 | 08:25 | 9 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1101 | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 07:45 | 09:10 | 10 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1102 | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 09:10 | 10:35 | 10 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1103 | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 10:05 | 11:30 | 10 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1104 | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 11:40 | 13:05 | 10 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1105 | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 13:10 | 14:35 | 10 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1106 | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 14:40 | 16:05 | 10 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1107 | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 16:00 | 17:25 | 10 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1108 | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 17:25 | 18:50 | 10 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1110 | Pulignano | Bari L. Go. Sorr. | 19:05 | 20:30 | 9 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1109 | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 19:05 | 20:30 | 9 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |
| F1111 | Bari L. Go. Sorr. | Pulignano | 20:40 | 22:05 | 9 | 01:25 | 53,000 | 35 | ACLS_Dom/Fas | 11/06/23 | 1855 | BUS | 1 | 49 | 69 | - |

Bari*Pul
(equivalente a 735,7311ren*km)

847,689

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 02_Servizi connessi al trasporto

ALLEGATO 2
SERVIZI CONNESSI AL TRASPORTO

I titoli di viaggio (biglietti e abbonamenti) possono essere acquistati presso le biglietterie di stazione, le self-service, i rivenditori autorizzati, il sito web di Ferrovie del Sud Est, il sito web e l'App Trenitalia. Allo scopo di rispondere in modo più efficace alle esigenze della clientela e considerata la Delibera ART 16/2018, nel corso degli anni 2023-2032, l'attuale reticolo di vendita potrà essere oggetto di revisione anche in funzione delle evoluzioni tecnologiche dei canali di acquisto che saranno previste nel *Piano di Intervento per la Vendita e l'Informazione* di cui all'art 14 comma 6 del Contratto. Di seguito si riportano le consistenze, alla data di sottoscrizione del Contratto, della rete di vendita.

1. Biglietterie

La biglietteria attiva è quella gestita da personale di Assistenza alla Clientela FSE, operante da remoto e attiva secondo il seguente orario nei giorni feriali: 6:30 -19:00. La stessa, a cui è dedicato un indirizzo di posta elettronica corrispondente a: arcobaleno@fseonline.it, cura unicamente in forma dematerializzata, la Gestione della Gratuità Puglia, ovvero fornisce (nella modalità di offerta a pagamento differito) biglietti, abbonamenti settimanali e mensili, a beneficio di determinate categorie di utenti di cui all'art. 30 della L.R. 18/2002.

L'attuale reticolo di vendita potrà essere oggetto di revisione anche in funzione delle evoluzioni tecnologiche dei canali di acquisto.

I provvedimenti di cui sopra saranno analizzati e discussi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione e attuati a valle dello stesso.

2. Self Service

Nel territorio servito dalle linee ferroviarie FSE, alla data di sottoscrizione del contratto, sono presenti ed attive 35 biglietterie Self Service, tutte della categoria "*full*" ovvero che accettano pagamenti in moneta, banconote e con POS.

L'elenco delle Self Service attive lungo le linee ferroviarie FSE, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è di seguito riportato (tabella 1).

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
 Allegato 02_Servizi connessi al trasporto

Tabella 1

| Stazione/ località | self service <i>full</i> |
|-------------------------|--------------------------|
| ADELFA | 1 |
| ALBEROBELLO | 1 |
| BARI CEGLIE CARBONARA | 1 |
| BARI CENTRO | 1 |
| BARI SUD EST | 1 |
| CASAMASSIMA | 1 |
| CASARANO | 1 |
| CASTELLANA GROTTI | 1 |
| CEGLIE MESSAPICA | 1 |
| CONVERSANO | 1 |
| COPERTINO | 1 |
| CORIGLIANO D'OTRANTO | 1 |
| CRISPIANO | 1 |
| GAGLIANO DEL CAPO | 1 |
| GALATINA | 1 |
| GALLIPOLI | 1 |
| LOCOROTONDO | 1 |
| MAGLIE | 1 |
| MANDURIA | 1 |
| MARTINA FRANCA | 1 |
| NARDO' C.LE | 1 |
| NOCI | 1 |
| NOICATTARO | 1 |
| NOVOLI | 1 |
| OTRANTO | 1 |
| POGGIARDO | 1 |
| PUTIGNANO | 1 |
| RUTIGLIANO | 1 |
| SAMMICHELE | 1 |
| SAN PANCRAZIO SALENTINO | 1 |
| STATTE | 1 |
| TAVIANO | 1 |
| TRICASE | 1 |
| TURI | 1 |
| VALENZANO | 1 |
| Totale | 35 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 02_Servizi connessi al trasporto

3. Punti vendita

I biglietti e gli abbonamenti di Ferrovie del Sud Est possono essere acquistati presso:

- tutte le biglietterie Trenitalia in Italia: in Puglia ad oggi sono operative le biglietterie di Lecce, Taranto, Brindisi, Bari, Barletta e Foggia;
- tutti i Punti Vendita autorizzati dei circuiti Sir Servizi in Rete 2001 Srl e Mooney Servizi S.p.A. e convenzionati con Trenitalia;
- tutte le agenzie di viaggio autorizzate da Trenitalia;
- tutte le Self Service di Trenitalia in Italia: ad oggi in Puglia sono presenti Self Service in tutte le stazioni servite da Trenitalia comprese quelle in comune con FSE:
 - Bari Centrale
 - Lecce
 - Taranto
 - Francavilla Fontana

4. Validatrici

Nel territorio servito da Ferrovie del Sud Est sono presenti validatrici con tecnologia obsoleta non più idonea alla lettura delle nuove tipologie di biglietto.

Con la sottoscrizione del presente Contratto di Servizio, Ferrovie del Sud Est si impegna, (vedi piano vendita e informazioni), all'acquisto e alla sostituzione con moderne apparecchiature di nuova generazione idonee allo specifico uso.

5. Customer Service

Alla data di sottoscrizione del contratto, le risorse assegnate al Customer Care consistono in n. 12 agenti di Assistenza alla Clientela che operano sul territorio per fornire informazioni su collegamenti, binari di partenza, orari, promozioni e servizi disponibili, segnalazioni e avvisi su modifiche ai servizi.

FSE ha istituito un numero verde, 800 07 9090, che fornisce all'utenza informazioni su orari di treni e bus, offerte commerciali e richieste di assistenza per persone con disabilità o a mobilità ridotta.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 3_Piano Economico Finanziario (PEF)

ALLEGATO 3
PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

1. Piano Economico-Finanziario simulato

Valori inflazionati

| Schema 1 - Conto Economico Regolatorio | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1.a | Ricavi da traffico | 3.486 | 4.151 | 4.877 | 5.099 | 5.419 | 5.666 | 5.923 | 6.191 | 6.472 | 6.764 |
| 1.b | Altri ricavi e proventi inerenti al servizio | 123 | 146 | 172 | 179 | 191 | 199 | 208 | 218 | 228 | 238 |
| 1 | Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | 3.609 | 4.297 | 5.048 | 5.278 | 5.610 | 5.865 | 6.131 | 6.409 | 6.699 | 7.002 |
| 2 | Effetti positivi di rete indotti | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3.a | Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | (3.956) | (4.750) | (4.341) | (3.424) | (2.667) | (2.696) | (2.720) | (2.747) | (2.778) | (2.812) |
| 3.b | Costi per servizi di terzi | (21.379) | (22.934) | (23.427) | (23.219) | (24.313) | (24.786) | (25.121) | (25.556) | (26.029) | (26.169) |
| 3.b.i | di cui costi di accesso all'infrastruttura | (8.271) | (9.906) | (10.135) | (10.671) | (11.534) | (11.800) | (12.047) | (12.303) | (12.556) | (12.536) |
| 3.c | Costi per godimento beni di terzi | (864) | (879) | (895) | (911) | (928) | (944) | (961) | (979) | (996) | (1.014) |
| 3.d | Costo del personale | (25.995) | (26.671) | (26.989) | (27.084) | (27.688) | (27.994) | (28.381) | (28.693) | (29.024) | (29.546) |
| 3.d.i | di cui personale operativo (manovra, condotta e scorta) | (17.703) | (18.295) | (18.624) | (18.767) | (19.351) | (19.699) | (20.054) | (20.415) | (20.782) | (21.157) |
| 3.f | Oneri diversi di gestione | (126) | (128) | (131) | (133) | (135) | (138) | (140) | (143) | (145) | (148) |
| 3 | Totale costi operativi | (52.320) | (55.363) | (55.783) | (54.772) | (55.730) | (56.558) | (57.323) | (58.117) | (58.972) | (59.690) |
| 4 = 1+2-3 | Risultato operativo lordo (EBITDA) | (48.711) | (51.065) | (50.735) | (49.494) | (50.120) | (50.693) | (51.192) | (51.708) | (52.273) | (52.688) |
| 5 | Ammortamenti | (6.502) | (6.746) | (6.919) | (7.130) | (8.099) | (7.384) | (7.847) | (7.446) | (7.241) | (7.516) |
| 6 = 4-5 | Risultato operativo netto (EBIT) | (55.213) | (57.812) | (57.654) | (56.624) | (58.219) | (58.077) | (59.039) | (59.154) | (59.513) | (60.203) |
| 7 | Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Valori in Euro/000

| Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1.a | Immobilizzazioni immateriali | 1.511 | 1.217 | 923 | 590 | 401 | 386 | 377 | 374 | 377 | 383 |
| 1.b | Immobilizzazioni materiali | 29.562 | 28.182 | 22.760 | 17.168 | 16.963 | 13.774 | 30.430 | 35.869 | 28.821 | 30.066 |
| 1.b.i | di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine) | 3.359 | 3.197 | 2.785 | 2.372 | 1.960 | 1.548 | 1.135 | 723 | 311 | 39 |
| 1.b.ii | di cui: impianti e macchinario | 25.967 | 24.843 | 19.902 | 14.760 | 14.990 | 12.216 | 29.285 | 35.138 | 28.503 | 30.023 |
| 1.b.ii.1 | di cui: materiale rotabile autofinanziato | 23.661 | 22.849 | 18.220 | 13.390 | 13.930 | 11.447 | 28.775 | 34.884 | 28.503 | 30.023 |
| 1.b.iii | di cui: attrezzature industriali e commerciali | 164 | 98 | 49 | 21 | 6 | 3 | 2 | 0 | - | - |
| 1.b.iv | di cui: altre | 71 | 44 | 25 | 15 | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 | 5 |
| 1 | Totale immobilizzazioni | 31.073 | 29.399 | 23.684 | 17.758 | 17.365 | 14.160 | 30.807 | 36.243 | 29.198 | 30.450 |
| 2.a | Rimanenze | 3.044 | 3.749 | 3.768 | 3.792 | 3.881 | 3.914 | 3.938 | 3.967 | 4.000 | 4.039 |
| 2.b | Crediti | 14.598 | 15.228 | 15.085 | 14.714 | 15.099 | 15.012 | 15.539 | 15.687 | 15.663 | 15.849 |
| 2.b.i | di cui: commerciali | 14.598 | 15.228 | 15.085 | 14.714 | 15.099 | 15.012 | 15.539 | 15.687 | 15.663 | 15.849 |
| 2.b.ii | di cui: altri crediti | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Totale attivo circolante | 17.642 | 18.977 | 18.854 | 18.506 | 18.980 | 18.925 | 19.477 | 19.654 | 19.663 | 19.888 |
| 3.a | Debiti | (6.046) | (6.747) | (6.459) | (6.287) | (7.125) | (6.647) | (8.427) | (7.659) | (6.712) | (7.488) |
| 3.a.i | di cui debiti verso fornitori | (5.098) | (5.773) | (5.474) | (5.299) | (6.115) | (5.626) | (7.392) | (6.612) | (5.653) | (6.411) |
| 3 | Totale debiti | (6.046) | (6.747) | (6.459) | (6.287) | (7.125) | (6.647) | (8.427) | (7.659) | (6.712) | (7.488) |
| 4=1+2-3 | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 42.670 | 41.629 | 36.078 | 29.977 | 29.219 | 26.438 | 41.858 | 48.239 | 42.149 | 42.849 |

Valori in Euro/000

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 3_Piano Economico Finanziario (PEF)

| Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| A | Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | 3.609 | 4.297 | 5.048 | 5.278 | 5.610 | 5.865 | 6.131 | 6.409 | 6.699 | 7.002 |
| B | Effetti positivi di rete indotti | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| C=A+B | ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE | 3.609 | 4.297 | 5.048 | 5.278 | 5.610 | 5.865 | 6.131 | 6.409 | 6.699 | 7.002 |
| D | Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP | 58.822 | 62.109 | 62.702 | 61.902 | 63.829 | 63.942 | 65.170 | 65.563 | 66.213 | 67.206 |
| E | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 42.670 | 41.629 | 36.078 | 29.977 | 29.219 | 26.438 | 41.858 | 48.239 | 42.149 | 42.849 |
| F | Tasso di congrua remunerazione del CIN (%) | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% |
| G=F*E | Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole) | 3.179 | 3.101 | 2.688 | 2.233 | 2.177 | 1.970 | 3.118 | 3.594 | 3.140 | 3.192 |
| H=D+G | USCITE + UTILE RAGIONEVOLE | 62.001 | 65.210 | 65.390 | 64.135 | 66.006 | 65.912 | 68.288 | 69.157 | 69.353 | 70.398 |
| I=H-C | EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE) | 58.392 | 60.913 | 60.342 | 58.857 | 60.396 | 60.046 | 62.157 | 62.747 | 62.654 | 63.396 |
| | <i>di cui a copertura OSP al netto dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | 50.121 | 51.007 | 50.206 | 48.186 | 48.862 | 48.246 | 50.110 | 50.444 | 50.097 | 50.860 |
| | <i>di cui a copertura dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | 8.271 | 9.906 | 10.135 | 10.671 | 11.534 | 11.800 | 12.047 | 12.303 | 12.556 | 12.536 |
| L | ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE | 62.001 | 65.210 | 65.390 | 64.135 | 66.006 | 65.912 | 68.288 | 69.157 | 69.353 | 70.398 |
| M | VAN L | 454.775 | | | | | | | | | |
| N | VAN H | 454.775 | | | | | | | | | |
| O | VAN I | 417.701 | | | | | | | | | |
| P | COMPENSAZIONE COSTANTE | 60.714 | | | | | | | | | |
| | <i>di cui a copertura OSP al netto dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | 49.803 | | | | | | | | | |
| | <i>di cui a copertura dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | 10.912 | | | | | | | | | |
| Q=I-P | POSTE FIGURATIVE | (2.323) | 199 | (373) | (1.857) | (319) | (668) | 1.443 | 2.033 | 1.939 | 2.681 |
| | CONDIZIONI DI EQUILIBRIO | | | | | | | | | | |
| G | M = N | SI | | | | | | | | | |
| H | VAN Q = 0 | SI | | | | | | | | | |
| I | WACC = TIR | SI | | | | | | | | | |

Valori in Euro/000

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 3_Piano Economico Finanziario (PEF)

Valori deflazionati al 2022

| Schema 1 - Conto Economico Regolatorio | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1.a | Ricavi da traffico | 3.486 | 4.078 | 4.790 | 4.920 | 5.229 | 5.370 | 5.515 | 5.663 | 5.815 | 5.970 |
| 1.b | Altri ricavi e proventi inerenti al servizio | 123 | 144 | 169 | 173 | 184 | 189 | 194 | 199 | 205 | 210 |
| 1 | Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | 3.609 | 4.221 | 4.959 | 5.093 | 5.414 | 5.559 | 5.709 | 5.862 | 6.019 | 6.180 |
| 2 | Effetti positivi di rete indotti | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3.a | Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | (3.793) | (4.473) | (4.017) | (3.111) | (2.381) | (2.364) | (2.343) | (2.325) | (2.309) | (2.296) |
| 3.b | Costi per servizi di terzi | (20.789) | (22.123) | (22.268) | (21.771) | (22.444) | (22.527) | (22.461) | (22.472) | (22.498) | (22.379) |
| 3.b.i | di cui costi di accesso all'infrastruttura | (8.213) | (9.663) | (9.698) | (10.002) | (10.584) | (10.607) | (10.598) | (10.581) | (10.542) | (10.418) |
| 3.c | Costi per godimento beni di terzi | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) |
| 3.d | Costo del personale | (25.460) | (25.847) | (25.692) | (25.326) | (25.433) | (25.259) | (25.155) | (24.982) | (24.823) | (24.823) |
| 3.d.i | di cui personale operativo (manovra, condotta e scorta) | (17.365) | (17.768) | (17.768) | (17.587) | (17.814) | (17.814) | (17.814) | (17.814) | (17.814) | (17.814) |
| 3.f | Oneri diversi di gestione | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) |
| 3 | Totale costi operativi | (50.991) | (53.392) | (52.926) | (51.158) | (51.207) | (51.100) | (50.908) | (50.727) | (50.578) | (50.447) |
| 4 = 1+2-3 | Risultato operativo lordo (EBITDA) | (47.382) | (49.170) | (47.967) | (46.064) | (45.793) | (45.540) | (45.199) | (44.865) | (44.559) | (44.266) |
| 5 | Ammortamenti | (6.502) | (6.746) | (6.919) | (7.130) | (7.993) | (7.246) | (7.309) | (6.717) | (6.505) | (6.576) |
| 6 = 4-5 | Risultato operativo netto (EBIT) | (53.884) | (55.916) | (54.886) | (53.195) | (53.786) | (52.786) | (52.509) | (51.581) | (51.064) | (50.843) |
| 7 | Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Valori in Euro/000

| Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1.a | Immobilizzazioni immateriali | 1.511 | 1.217 | 923 | 590 | 401 | 368 | 343 | 327 | 319 | 319 |
| 1.b | Immobilizzazioni materiali | 29.562 | 28.182 | 22.760 | 17.167 | 16.227 | 12.946 | 26.976 | 31.639 | 25.305 | 25.888 |
| 1.b.i | di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine) | 3.359 | 3.197 | 2.785 | 2.372 | 1.960 | 1.548 | 1.135 | 723 | 311 | 39 |
| 1.b.ii | di cui: impianti e macchinario | 25.967 | 24.843 | 19.902 | 14.760 | 14.254 | 11.389 | 25.833 | 30.909 | 24.988 | 25.845 |
| 1.b.ii.1 | di cui: materiale rotabile autofinanziato | 23.661 | 22.849 | 18.220 | 13.390 | 13.194 | 10.619 | 25.323 | 30.655 | 24.988 | 25.845 |
| 1.b.iii | di cui: attrezzature industriali e commerciali | 164 | 98 | 49 | 21 | 6 | 3 | 2 | 0 | - | - |
| 1.b.iv | di cui: altre | 71 | 44 | 25 | 14 | 7 | 7 | 6 | 6 | 6 | 4 |
| 1 | Totale immobilizzazioni | 31.073 | 29.398 | 23.683 | 17.757 | 16.628 | 13.314 | 27.320 | 31.966 | 25.623 | 26.206 |
| 2.a | Rimanenze | 2.991 | 3.657 | 3.649 | 3.645 | 3.703 | 3.707 | 3.703 | 3.703 | 3.706 | 3.715 |
| 2.b | Crediti | 14.261 | 14.748 | 14.384 | 13.845 | 13.963 | 13.656 | 13.824 | 13.690 | 13.455 | 13.399 |
| 2.b.i | di cui: commerciali | 14.261 | 14.748 | 14.384 | 13.845 | 13.963 | 13.656 | 13.824 | 13.690 | 13.455 | 13.399 |
| 2.b.ii | di cui: altri crediti | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Totale attivo circolante | 17.253 | 18.405 | 18.033 | 17.491 | 17.666 | 17.363 | 17.526 | 17.393 | 17.162 | 17.114 |
| 3.a | Debiti | (5.901) | (6.522) | (6.138) | (5.889) | (6.558) | (6.026) | (7.455) | (6.714) | (5.777) | (6.337) |
| 3.a.i | di cui debiti verso fornitori | (4.970) | (5.576) | (5.198) | (4.963) | (5.628) | (5.103) | (6.535) | (5.802) | (4.870) | (5.430) |
| 3 | Totale debiti | (5.901) | (6.522) | (6.138) | (5.889) | (6.558) | (6.026) | (7.455) | (6.714) | (5.777) | (6.337) |
| 4=1+2-3 | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 42.425 | 41.281 | 35.578 | 29.359 | 27.736 | 24.651 | 37.392 | 42.644 | 37.008 | 36.984 |

Valori in Euro/000

| Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| A | Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | 3.609 | 4.221 | 4.959 | 5.093 | 5.414 | 5.559 | 5.709 | 5.862 | 6.019 | 6.180 |
| B | Effetti positivi di rete indotti | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| C=A+B | ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE | 3.609 | 4.221 | 4.959 | 5.093 | 5.414 | 5.559 | 5.709 | 5.862 | 6.019 | 6.180 |
| D | Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP | 57.493 | 60.138 | 59.845 | 58.288 | 59.200 | 58.346 | 58.218 | 57.444 | 57.084 | 57.023 |
| E | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 42.425 | 41.281 | 35.578 | 29.359 | 27.736 | 24.651 | 37.392 | 42.644 | 37.008 | 36.984 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 3_Piano Economico Finanziario (PEF)

| | | | | | | | | | | | |
|-------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| F | Tasso di congrua remunerazione del CIN (%) | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% | 7,45% |
| G=F*E | Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole) | 3.161 | 3.075 | 2.651 | 2.187 | 2.066 | 1.837 | 2.786 | 3.177 | 2.757 | 2.755 |
| H=D+G | USCITE + UTILE RAGIONEVOLE | 60.654 | 63.213 | 62.496 | 60.475 | 61.266 | 60.182 | 61.003 | 60.621 | 59.841 | 59.778 |
| I=H-C | EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE) | 57.045 | 58.992 | 57.537 | 55.382 | 55.853 | 54.623 | 55.294 | 54.758 | 53.821 | 53.598 |
| | <i>di cui a copertura OSP al netto dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | 48.832 | 49.329 | 47.838 | 45.380 | 45.269 | 44.016 | 44.696 | 44.178 | 43.280 | 43.179 |
| | <i>di cui a copertura dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | 8.213 | 9.663 | 9.698 | 10.002 | 10.584 | 10.607 | 10.598 | 10.581 | 10.542 | 10.418 |
| L | ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE | 60.654 | 63.213 | 62.496 | 60.475 | 61.266 | 60.182 | 61.003 | 60.621 | 59.841 | 59.778 |
| M | VAN L | 420.313 | | | | | | | | | |
| N | VAN H | 420.313 | | | | | | | | | |
| O | VAN I | 385.171 | | | | | | | | | |
| P | COMPENSAZIONE COSTANTE | 55.986 | | | | | | | | | |
| | <i>di cui a copertura OSP al netto dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | 46.018 | | | | | | | | | |
| | <i>di cui a copertura dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | 9.968 | | | | | | | | | |
| Q=I-P | POSTE FIGURATIVE | 1.059 | 3.006 | 1.551 | (604) | (133) | (1.363) | (692) | (1.228) | (2.165) | (2.388) |
| | CONDIZIONI DI EQUILIBRIO | | | | | | | | | | |
| G | M = N | SI | | | | | | | | | |
| H | VAN Q = 0 | SI | | | | | | | | | |
| I | WACC = TIR | SI | | | | | | | | | |

Valori in Euro/000

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 04_Matrice dei Rischi

ALLEGATO 4
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, lo scostamento PEF – CER 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) | | | | | FSE (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 (Confronto annuale e rimodulazione del PEF) | 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 di altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto | X | | 2 | divieto di autorizzare o affidare ad altre IF servizi in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP | Art. 9 (confronto annuale e rimodulazione del PEF) | Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF |
| | | 3 | Surplus programmatico (7) | | X | 1 | Possibile adeguamento del PdE | 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 |
| | Offerta | 4 | Deficit programmatico (8) | X | | 1 | Possibile adeguamento del PdE | Art. 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta; Art. 16 (Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile) | Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata) |
| | | 5 | Disponibilità – uomini e mezzi | | X | 2 | Revisione del piano manutentivo; congruo dimensionamento della flotta (scorta tecnica); Piano di formazione personale | Art. 16 (Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile) | Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS (9) |
| | | 6 | Disponibilità -capacità infrastruttura- in esito all'adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturale non seguono gli incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti dal PEF (Allegato 3) | | X | 4 | Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF | Art. 9 (confronto annuale e rimodulazione del PEF) | Impossibilità dell'IA totale o parziale, di accrescere la realizzazione degli incrementi di produzione dei servizi ferroviari nei termini previsti dal PEF (Allegato 3) |
| | | 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 (confronto annuale e rimodulazione del PEF) Art. 8 Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori) | 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 (confronto annuale e rimodulazione del PEF) | 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 | X | | | Utilizzo gli strumenti normativamente previsti e/o programmazione e rimodulazione dei processi interni | - | |
| | 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 |
| | Relazioni industriali | 11 | Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo | | X | 1 | Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF | Art. 9, comma 5 | Aumento dei costi del personale |
| | Gestionale | 12 | Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze | | X | 2 | Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF | Art. 9, comma 5 | Aumento dei costi di produzione |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 04_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) | FSE (IA) | | | | |
| | | | organizzative e/o gestionali (10) | | | | | | |
| | 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 (Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi) Art. 10 (Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto e minimo garantito) | 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 | Copertura assicurativa | - | 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 (Confronto annuale e rimodulazione del PEF) – Art. 22 (risoluzione del Contratto) | Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto |

NOTE

(1) Il rischio è un evento incerto che qualora si verifichi ha un impatto (positivo o negativo) sul CdS, con il coinvolgimento della parte contrattuale interessata dall'allocazione (EA e/o IA); la matrice considera esclusivamente l'impatto negativo.

(2) EA = rischio allocato in capo all'ente affidante;

IA = rischio allocato in capo al vettore affidatario.

(3) Probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in % o scala tipo Likert 1-5.

(4) Meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento (strumento di mitigazione, come descritto nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e nel CdS di riferimento).

(5) Cfr. Direttiva 2014/23/UE, Considerando n. 20 ("un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti") e D. Lgs. n. 50/2016, art. 3, comma 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, come desumibili dai punti ii e iii del punto 1.4.1 del PRO (Allegato 15 al CdS), l'uno in capo all'Affidatario e l'altro valutato nel confronto del risultato netto PEF /CER.

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%, pertanto la quota in capo all'Affidatario è pari a 3/5, per complessivi 3 milioni di euro, mentre la quota da valutarsi nel confronto del risultato netto PEF / CER è pari a 2 / 5, per complessivi 2 milioni di euro.

**Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 04_Matrice dei Rischi**

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 specificati nell'Art. 14 del CdS.

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 capo 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 capo 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, eccetto quella dell'energia di trazione compresa nel canone di accesso all'infrastruttura.

L'incremento dei costi di produzione è già coperto 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 capo all'Affidatario.

I maggiori oneri rivenienti da inefficienze gestionali ed organizzative quantificate confrontando il costo unitario a treno x km di consuntivo, aggiornato tenendo conto delle eventuali variazioni di produzione e dei costi per servizi sostitutivi non previsti nel PEF, con il costo a treno x km di cui al PRO.

Altri rischi: Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo (ID: 11)

Tale rischio è in capo all'Affidatario.

La Regione riconosce all'Affidatario i costi effettivamente sostenuti, così come rinvenienti dal CER, del personale relativo ai processi produttivi necessari all'adempimento delle obbligazioni di servizio pubblico di cui al contratto nella misura massima prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori/minori costi determinati da maggiori/minori prestazioni condivisi con la Regione o determinati da modifiche ai servizi. Gli scostamenti relativi al costo del lavoro superiori a quelli stimati nel PEF rivenienti dalle variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo restano a carico dell'Affidatario.

Altri rischi: Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA (ID: 13)

Tale rischio è in capo 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 rientrano 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 capo 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 numerose componenti che influiscono sulla dinamica della 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;
2. eventuale riduzione dei ricavi per strategie commerciali e di marketing e/o da inaccessibilità del sistema di vendita ticket;
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;
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 viaggiatori x km (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 viaggiatori x km 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.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

ALLEGATO 5

Sistema Tariffario e Agevolazioni

Alla data di sottoscrizione del presente Atto, per Ferrovie-del Sud Est vigono le seguenti tariffe commerciali:

- BIGLIETTO SINGOLO ORDINARIO
- ABBONAMENTO SETTIMANALE ORDINARIO
- ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO
- ABBONAMENTO ANNUALE 9 MESI STUDENTI
- ABBONAMENTO ANNUALE ORDINARIO
- ABBONAMENTO INTEGRATO SETTIMANALE
- ABBONAMENTO INTEGRATO MENSILE
- ABBONAMENTO INTEGRATO ANNUALE 9 MESI STUDENTI
- ABBONAMENTO INTEGRATO ANNUALE
- CORSA A/R BARI-MUNGIVACCA IKEA A TARIFFA DI BIGLIETTO SINGOLO
- GRATUITÀ ED AGEVOLAZIONI
- BICI AL SEGUITO
- PRICE CAP

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
 Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

TARIFFA BIGLIETTO SINGOLO ORDINARIO

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi per Viaggi di biglietto singolo

| Tariffa | Scaglione Chilometrico | | Biglietto Singolo |
|---------|---------------------------|--|----------------------|
| | Km | | Ordinario |
| 1 | 1 - 10 | | 1,20 |
| 2 | 11 - 15 | | 1,20 |
| 3 | 16 - 20 | | 1,60 |
| 4 | 21 - 25 | | 2,00 |
| 5 | 26 - 30 | | 2,40 |
| 6 | 31 - 35 | | 2,80 |
| 7 | 36 - 40 | | 3,20 |
| 8 | 41 - 45 | | 3,60 |
| 9 | 46 - 50 | | 4,00 |
| 10 | 51 - 60 | | 4,80 |
| 11 | 61 - 70 | | 5,60 |
| 12 | 71 - 80 | | 6,40 |
| 13 | 81 - 90 | | 7,20 |
| 14 | 91 - 100 | | 8,00 |
| 15 | 101 - 110 | | 8,80 |
| 16 | 111 - 120 | | 9,60 |
| 17 | 121 - 130 | | 10,30 |
| 18 | 131 - 140 | | 11,10 |
| 19 | 141 - 150 | | 11,90 |
| 20 | 151 - 160 | | 12,70 |
| 21 | 161 - 170 | | 13,50 |
| 22 | 171 - 180 | | 14,30 |
| 23 | 181 - 190 | | 15,10 |
| 24 | 191 - 200 | | 15,90 |
| 25 | 201 - 210 | | 16,70 |
| 26 | 211 - 220 | | 17,50 |
| 27 | 221 - 230 | | 18,30 |
| 28 | 231 - 240 | | 19,10 |
| 29 | 241 - 250 | | 19,90 |

**Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni**

CONDIZIONI PER I VIAGGI SINGOLI

Per i viaggi di biglietto singolo si applicano, alla data di sottoscrizione del presente contratto, i prezzi indicati nella tabella della "Tariffa Biglietto Singolo Ordinario".

§ 1.- Itinerari e prezzi

I titoli di viaggio sono rilasciati per l'itinerario ed il treno richiesti dal passeggero, a condizione che siano previsti tra le soluzioni di viaggio offerte da FSE.

Le tariffe sono determinate secondo gli scaglioni chilometrici in cui ciascuna relazione di viaggio insiste.

§ 2.- Riduzioni

Nell'ambito della relazione di viaggio Bari - Mungivacca con destinazione "Centro Commerciale Ikea" (posto nelle immediate vicinanze della stazione di Mungivacca) è consentito l'acquisto di un biglietto di andata e ritorno al prezzo di un biglietto singolo.

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

Il titolo di viaggio può essere acquistato presso le biglietterie di stazione di Trenitalia, le emettitrici Self Service, i rivenditori privati autorizzati convenzionati con Trenitalia (Agenzie di Viaggio e Punti Vendita a Terra), dal sito fseonline.it, dal sito trenitalia.it, mediante App Trenitalia e a Bordo Treno.

Si applica quanto disposto dal Capo II – Contratto di Trasporto – Artt. 5 - 9 e dal Capo VI - Tariffe per viaggi di biglietto singolo- Art. 20 delle Condizioni Generali di Trasporto FSE.

§ 4.- Modifiche del contratto di trasporto

Si applica quanto disposto ai punti 1, 2, 3 del "Capo II – Contratto di Trasporto – Art. 8" delle Condizioni Generali di Trasporto FSE.

**Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni**

§ 5.- Irregolarità ed abusi

Si applica quanto previsto in materia dall'art. 32 della L.R. 18/2002 e dalle Condizioni Generali di Trasporto FSE - Artt. 9 -10 del Capo II – Contratto di Trasporto.

Il viaggiatore che, all'atto del controllo, risulti sprovvisto del titolo di viaggio richiesto o esibisce lo stesso scaduto di validità, o alterato o contraffatto, o in fotocopia o fotografato, o sprovvisto di un documento di identificazione valido (nel caso di biglietti nominativi e abbonamenti) è tenuto al pagamento del titolo di viaggio di biglietto singolo e, in aggiunta, di una sanzione amministrativa pecuniaria di € 100,00, ridotta a € 50,00 se estingue l'illecito entro i trenta giorni successivi a quello della contestazione o della sua notifica.

In caso di mancata identificazione del viaggiatore, viene chiesto dal personale di bordo l'intervento delle competenti autorità e può, dopo una attenta valutazione del caso, non essere consentita la prosecuzione del viaggio.

Il rilascio del biglietto singolo a Bordo del Treno è ammesso alle seguenti condizioni:

- a) a favore di viaggiatori in partenza da località durante il periodo in cui la biglietteria sia chiusa o inesistente, a condizione che non siano presenti Self Service o le stesse non siano funzionanti;
- b) sugli impianti dotati di Self Service, purché controllabili da remoto nel caso che uno qualsiasi dei sistemi di pagamento offerti non sia funzionante;
- c) nel caso in cui non ricorrono le condizioni di cui ai punti a) e b) i clienti possono comunque acquistare biglietti singoli a bordo del treno pagando l'importo a tariffa intera più una soprattassa di € 5,00.

In tutti i casi è fatto obbligo al viaggiatore sprovvisto di titolo di viaggio di avvisare il Capotreno prima di salire a bordo del treno al fine di non incorrere nelle sanzioni previste all'atto del controllo.

§ 6.- Rimborsi e indennità

Si applica quanto previsto al Capo III - Rimborsi- Art 12 delle Condizioni Generali di Trasporto FSE.

§ 7.- Bagagli e piccoli animali

Si applica quanto disposto all'art. 4 p. 4 Capo I - Disposizioni Generali - delle Condizioni Generali di Trasporto FSE.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
 Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

**TARIFFA ABBONAMENTO SETTIMANALE
 ORDINARIO**

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi degli abbonamenti settimanali ordinari.

| Tari ffa | Scaglione Chilometrico | Abbonamento Settimanale Ordinario | Tari ffa | Scaglione Chilometrico | Abbonamento Settimanale Ordinario Scontato (10%) |
|-------------|------------------------|---|-------------|------------------------|---|
| | Km | Prezzo | | Km | Prezzo |
| 1 | 1 - 10 | 7,60 | 1 | 1 - 10 | 6,84 |
| 2 | 11 - 15 | 11,20 | 2 | 11 - 15 | 10,08 |
| 3 | 16 - 20 | 14,80 | 3 | 16 - 20 | 13,32 |
| 4 | 21 - 25 | 17,90 | 4 | 21 - 25 | 16,11 |
| 5 | 26 - 30 | 21,00 | 5 | 26 - 30 | 18,90 |
| 6 | 31 - 35 | 23,40 | 6 | 31 - 35 | 21,06 |
| 7 | 36 - 40 | 26,00 | 7 | 36 - 40 | 23,40 |
| 8 | 41 - 45 | 27,00 | 8 | 41 - 45 | 24,30 |
| 9 | 46 - 50 | 29,00 | 9 | 46 - 50 | 26,10 |
| 10 | 51 - 60 | 31,00 | 10 | 51 - 60 | 27,90 |
| 11 | 61 - 70 | 33,00 | 11 | 61 - 70 | 29,70 |
| 12 | 71 - 80 | 35,00 | 12 | 71 - 80 | 31,50 |
| 13 | 81 - 90 | 37,00 | 13 | 81 - 90 | 33,30 |
| 14 | 91 - 100 | 39,00 | 14 | 91 - 100 | 35,10 |
| 15 | 101 - 110 | 41,00 | 15 | 101 - 110 | 36,90 |
| 16 | 111 - 120 | 43,00 | 16 | 111 - 120 | 38,70 |
| 17 | 121 - 130 | 44,00 | 17 | 121 - 130 | 39,60 |
| 18 | 131 - 140 | 46,00 | 18 | 131 - 140 | 41,40 |
| 19 | 141 - 150 | 48,00 | 19 | 141 - 150 | 43,20 |
| 20 | 151 - 160 | 50,00 | 20 | 151 - 160 | 45,00 |
| 21 | 161 - 170 | 52,00 | 21 | 161 - 170 | 46,80 |
| 22 | 171 - 180 | 54,00 | 22 | 171 - 180 | 48,60 |
| 23 | 181 - 190 | 56,00 | 23 | 181 - 190 | 50,40 |
| 24 | 191 - 200 | 58,00 | 24 | 191 - 200 | 52,20 |
| 25 | 201 - 210 | 60,00 | 25 | 201 - 210 | 54,00 |
| 26 | 211 - 220 | 62,00 | 26 | 211 - 220 | 55,80 |
| 27 | 221 - 230 | 64,00 | 27 | 221 - 230 | 57,60 |
| 28 | 231 - 240 | 65,00 | 28 | 231 - 240 | 58,50 |
| 29 | 241 - 250 | 67,00 | 29 | 241 - 250 | 60,30 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
 Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

TARIFFA ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi degli abbonamenti mensili ordinari.

| Tariffa | Scaglione Chilometrico | Abbonamento Mensile Ordinario | Tariffa | Scaglione Chilometrico | Abbonamento Mensile Ordinario Scontato (10%) |
|---------|------------------------|-------------------------------|---------|------------------------|--|
| | Km | Prezzo | | Km | Prezzo |
| 1 | 1 - 10 | 28,00 | 1 | 1 - 10 | 25,20 |
| 2 | 11 - 15 | 40,00 | 2 | 11 - 15 | 36,00 |
| 3 | 16 - 20 | 52,00 | 3 | 16 - 20 | 46,80 |
| 4 | 21 - 25 | 62,00 | 4 | 21 - 25 | 55,80 |
| 5 | 26 - 30 | 72,00 | 5 | 26 - 30 | 64,80 |
| 6 | 31 - 35 | 80,00 | 6 | 31 - 35 | 72,00 |
| 7 | 36 - 40 | 88,00 | 7 | 36 - 40 | 79,20 |
| 8 | 41 - 45 | 93,00 | 8 | 41 - 45 | 83,70 |
| 9 | 46 - 50 | 97,00 | 9 | 46 - 50 | 87,30 |
| 10 | 51 - 60 | 103,00 | 10 | 51 - 60 | 92,70 |
| 11 | 61 - 70 | 109,00 | 11 | 61 - 70 | 98,10 |
| 12 | 71 - 80 | 115,00 | 12 | 71 - 80 | 103,50 |
| 13 | 81 - 90 | 121,00 | 13 | 81 - 90 | 108,90 |
| 14 | 91 - 100 | 127,00 | 14 | 91 - 100 | 114,30 |
| 15 | 101 - 110 | 133,00 | 15 | 101 - 110 | 119,70 |
| 16 | 111 - 120 | 139,00 | 16 | 111 - 120 | 125,10 |
| 17 | 121 - 130 | 145,00 | 17 | 121 - 130 | 130,50 |
| 18 | 131 - 140 | 151,00 | 18 | 131 - 140 | 135,90 |
| 19 | 141 - 150 | 157,00 | 19 | 141 - 150 | 141,30 |
| 20 | 151 - 160 | 163,00 | 20 | 151 - 160 | 146,70 |
| 21 | 161 - 170 | 169,00 | 21 | 161 - 170 | 152,10 |
| 22 | 171 - 180 | 175,00 | 22 | 171 - 180 | 157,50 |
| 23 | 181 - 190 | 181,00 | 23 | 181 - 190 | 162,90 |
| 24 | 191 - 200 | 187,00 | 24 | 191 - 200 | 168,30 |
| 25 | 201 - 210 | 193,00 | 25 | 201 - 210 | 173,70 |
| 26 | 211 - 220 | 199,00 | 26 | 211 - 220 | 179,10 |
| 27 | 221 - 230 | 205,00 | 27 | 221 - 230 | 184,50 |
| 28 | 231 - 240 | 211,00 | 28 | 231 - 240 | 189,90 |
| 29 | 241 - 250 | 217,00 | 29 | 241 - 250 | 195,30 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
 Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

**TARIFFA ABBONAMENTO ANNUALE 9 MESI
 STUDENTI**

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi degli abbonamenti annuali 9 mesi (rif.DGR 1387/2007).

| Tariffa | Scaglione Chilometrico | Abbonamento Annuale 9 mesi Studenti | Tariffa | Scaglione Chilometrico | Abbonamento Annuale 9 mesi Studenti Scontato (10%) |
|---------|------------------------|-------------------------------------|---------|------------------------|--|
| | Km | Prezzo | | Km | Prezzo |
| 1 | 1 - 10 | 191,52 | 1 | 1 - 10 | 172,37 |
| 2 | 11 - 15 | 273,60 | 2 | 11 - 15 | 246,24 |
| 3 | 16 - 20 | 355,68 | 3 | 16 - 20 | 320,11 |
| 4 | 21 - 25 | 424,08 | 4 | 21 - 25 | 381,67 |
| 5 | 26 - 30 | 492,48 | 5 | 26 - 30 | 443,23 |
| 6 | 31 - 35 | 547,20 | 6 | 31 - 35 | 492,48 |
| 7 | 36 - 40 | 601,92 | 7 | 36 - 40 | 541,73 |
| 8 | 41 - 45 | 636,12 | 8 | 41 - 45 | 572,51 |
| 9 | 46 - 50 | 663,48 | 9 | 46 - 50 | 597,13 |
| 10 | 51 - 60 | 704,52 | 10 | 51 - 60 | 634,07 |
| 11 | 61 - 70 | 745,56 | 11 | 61 - 70 | 671,00 |
| 12 | 71 - 80 | 786,60 | 12 | 71 - 80 | 707,94 |
| 13 | 81 - 90 | 827,64 | 13 | 81 - 90 | 744,88 |
| 14 | 91 - 100 | 868,68 | 14 | 91 - 100 | 781,81 |
| 15 | 101 - 110 | 909,72 | 15 | 101 - 110 | 818,75 |
| 16 | 111 - 120 | 950,76 | 16 | 111 - 120 | 855,68 |
| 17 | 121 - 130 | 991,80 | 17 | 121 - 130 | 892,62 |
| 18 | 131 - 140 | 1.032,84 | 18 | 131 - 140 | 929,56 |
| 19 | 141 - 150 | 1.073,88 | 19 | 141 - 150 | 966,49 |
| 20 | 151 - 160 | 1.114,92 | 20 | 151 - 160 | 1.003,43 |
| 21 | 161 - 170 | 1.155,96 | 21 | 161 - 170 | 1.040,36 |
| 22 | 171 - 180 | 1.197,00 | 22 | 171 - 180 | 1.077,30 |
| 23 | 181 - 190 | 1.238,04 | 23 | 181 - 190 | 1.114,24 |
| 24 | 191 - 200 | 1.279,08 | 24 | 191 - 200 | 1.151,17 |
| 25 | 201 - 210 | 1.320,12 | 25 | 201 - 210 | 1.188,11 |
| 26 | 211 - 220 | 1.361,16 | 26 | 211 - 220 | 1.225,04 |
| 27 | 221 - 230 | 1.402,20 | 27 | 221 - 230 | 1.261,98 |
| 28 | 231 - 240 | 1.443,24 | 28 | 231 - 240 | 1.298,92 |
| 29 | 241 - 250 | 1.484,28 | 29 | 241 - 250 | 1.335,85 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
 Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

TARIFFA ABBONAMENTO ANNUALE ORDINARIO

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi degli abbonamenti annuali ordinari.

| Tariffa | Scaglione Chilometrico | Abbonamento Annuale Ordinario | Tariffa | Scaglione Chilometrico | Abbonamento Annuale Ordinario Scontato (10%) |
|---------|------------------------|-------------------------------|---------|------------------------|--|
| | Km | Prezzi | | Km | Prezzi |
| 1 | 1 - 10 | 255,36 | 1 | 1 - 10 | 229,82 |
| 2 | 11 - 15 | 364,80 | 2 | 11 - 15 | 328,32 |
| 3 | 16 - 20 | 474,24 | 3 | 16 - 20 | 426,82 |
| 4 | 21 - 25 | 565,44 | 4 | 21 - 25 | 508,90 |
| 5 | 26 - 30 | 656,64 | 5 | 26 - 30 | 590,98 |
| 6 | 31 - 35 | 729,60 | 6 | 31 - 35 | 656,64 |
| 7 | 36 - 40 | 802,56 | 7 | 36 - 40 | 722,30 |
| 8 | 41 - 45 | 848,16 | 8 | 41 - 45 | 763,34 |
| 9 | 46 - 50 | 884,64 | 9 | 46 - 50 | 796,18 |
| 10 | 51 - 60 | 939,36 | 10 | 51 - 60 | 845,42 |
| 11 | 61 - 70 | 994,08 | 11 | 61 - 70 | 894,67 |
| 12 | 71 - 80 | 1.048,80 | 12 | 71 - 80 | 943,92 |
| 13 | 81 - 90 | 1.103,52 | 13 | 81 - 90 | 993,17 |
| 14 | 91 - 100 | 1.158,24 | 14 | 91 - 100 | 1.042,42 |
| 15 | 101 - 110 | 1.212,96 | 15 | 101 - 110 | 1.091,66 |
| 16 | 111 - 120 | 1.267,68 | 16 | 111 - 120 | 1.140,91 |
| 17 | 121 - 130 | 1.322,40 | 17 | 121 - 130 | 1.190,16 |
| 18 | 131 - 140 | 1.377,12 | 18 | 131 - 140 | 1.239,41 |
| 19 | 141 - 150 | 1.431,84 | 19 | 141 - 150 | 1.288,66 |
| 20 | 151 - 160 | 1.486,56 | 20 | 151 - 160 | 1.337,90 |
| 21 | 161 - 170 | 1.541,28 | 21 | 161 - 170 | 1.387,15 |
| 22 | 171 - 180 | 1.596,00 | 22 | 171 - 180 | 1.436,40 |
| 23 | 181 - 190 | 1.650,72 | 23 | 181 - 190 | 1.485,65 |
| 24 | 191 - 200 | 1.705,44 | 24 | 191 - 200 | 1.534,90 |
| 25 | 201 - 210 | 1.760,16 | 25 | 201 - 210 | 1.584,14 |
| 26 | 211 - 220 | 1.814,88 | 26 | 211 - 220 | 1.633,39 |
| 27 | 221 - 230 | 1.869,60 | 27 | 221 - 230 | 1.682,64 |
| 28 | 231 - 240 | 1.924,32 | 28 | 231 - 240 | 1.731,89 |
| 29 | 241 - 250 | 1.979,04 | 29 | 241 - 250 | 1.781,14 |

**Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni**

CONDIZIONI PER I VIAGGI DI ABBONAMENTO

Per i viaggi con abbonamento si applicano, alla data di sottoscrizione del presente contratto, i prezzi indicati nelle relative Tabelle ovvero:

TARIFFA ABBONAMENTO SETTIMANALE ORDINARIO
TARIFFA ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO
TARIFFA ABBONAMENTO ANNUALE 9 MESI STUDENTI
TARIFFA ABBONAMENTO ANNUALE ORDINARIO

§1.- Itinerari e prezzi

I titoli di viaggio sono rilasciati per l'itinerario ed il treno richiesti dal passeggero, a condizione che siano previsti tra le soluzioni di viaggio offerte da FSE.

Le tariffe sono determinate secondo gli scaglioni chilometrici in cui ciascuna relazione di viaggio insiste.

In corso di viaggio l'abbonato deve essere munito di un valido documento di riconoscimento.

§2.- Riduzioni

Ai viaggiatori che acquistano un abbonamento settimanale ordinario, mensile ordinario, annuale 9 mesi studenti o annuale ordinario si applica una tariffa scontata che ottempera a quanto stabilito nella L.R. 18/2002.

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

Gli abbonamenti possono essere acquistati presso le biglietterie di stazione di Trenitalia, le emittitrici Self Service, i rivenditori privati autorizzati convenzionati con Trenitalia (Agenzie di Viaggio e Punti Vendita a Terra) dal sito fseonline.it, dal sito di Trenitalia e tramite l'App Trenitalia.

Gli abbonamenti settimanali, mensili e annuali (studenti ed ordinari), sono validi per effettuare un numero illimitato di viaggi sul percorso e nel periodo di validità indicati sull'abbonamento.

Si applica quanto disposto dal Capo II – Contratto di Trasporto – Art. 5, dal Capo VII – Tariffa per biglietti di Abbonamento Settimanale – Art. 21, dal Capo VIII – Tariffe per biglietto di Abbonamento Mensile Ordinario – Art. 23 e dal Capo IX – Tariffe per Biglietto di Abbonamento Annuale – Art. 25 - delle Condizioni Generali di Trasporto FSE.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

§4.- Modifiche del contratto di trasporto

Si applica quanto disposto dal “Capo II – Contratto di Trasporto – Art. 8 – Modifiche al contratto di Trasporto” delle Condizioni Generali di Trasporto FSE.

§5.- Irregolarità ed abusi

Si applica quanto previsto in materia dall’art 32 della L.R. 18/2002 e dalle Condizioni Generali di Trasporto FSE – Art. -10 del Capo II – Contratto di Trasporto.

Il viaggiatore che, all’atto del controllo, risulti sprovvisto del titolo di viaggio richiesto o esibisce lo stesso scaduto di validità o non convalidato o convalidato in modo irregolare, o alterato o contraffatto, o in fotocopia o fotografato, o sprovvisto di un documento di identificazione valido (nel caso di biglietti nominativi e abbonamenti) è tenuto al pagamento del titolo di viaggio di biglietto singolo e, in aggiunta, di una sanzione amministrativa pecuniaria di € 100,00, ridotta a € 50,00 se estingue l’illecito entro i trenta giorni successivi a quello della contestazione o della sua notifica.

In caso di mancata identificazione del viaggiatore, viene chiesto dal personale di bordo l’intervento delle competenti autorità e può, dopo una attenta valutazione del caso, non essere consentita la prosecuzione del viaggio.

§6.- Rimborsi

Si applica quanto previsto al Capo III – Rimborsi – art. 12 delle Condizioni generali di trasporto FSE.

§7.- Bagagli e piccoli animali

Si applica quanto disposto all’Art. 4 p. 4 Capo I – Disposizioni Generali – delle Condizioni Generali di Trasporto FSE.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

**TARIFFA ABBONAMENTO INTEGRATO
SETTIMANALE**

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi degli abbonamenti integrati settimanali.

| Tariffa | Scaglione | | Tariffa | Scaglione | | Tariffa | Scaglione | |
|---------|--------------|-----------------------------------|---------|--------------|--|---------|--------------|---|
| | Chilometrico | Abbonamento Settimanale Ordinario | | Chilometrico | Abbonamento Settimanale Ordinario Scontato (10%) | | Chilometrico | Abbonamento Settimanale Integrato (+5%) con Arrotond. |
| | Km | Prezzi | | Km | Prezzi | | Km | Prezzi |
| 1 | 1 - 10 | 7,60 | 1 | 1 - 10 | 6,84 | 1 | 1 - 10 | 7,20 |
| 2 | 11 - 15 | 11,20 | 2 | 11 - 15 | 10,08 | 2 | 11 - 15 | 10,60 |
| 3 | 16 - 20 | 14,80 | 3 | 16 - 20 | 13,32 | 3 | 16 - 20 | 14,00 |
| 4 | 21 - 25 | 17,90 | 4 | 21 - 25 | 16,11 | 4 | 21 - 25 | 16,95 |
| 5 | 26 - 30 | 21,00 | 5 | 26 - 30 | 18,90 | 5 | 26 - 30 | 19,85 |
| 6 | 31 - 35 | 23,40 | 6 | 31 - 35 | 21,06 | 6 | 31 - 35 | 22,15 |
| 7 | 36 - 40 | 26,00 | 7 | 36 - 40 | 23,40 | 7 | 36 - 40 | 24,60 |
| 8 | 41 - 45 | 27,00 | 8 | 41 - 45 | 24,30 | 8 | 41 - 45 | 25,55 |
| 9 | 46 - 50 | 29,00 | 9 | 46 - 50 | 26,10 | 9 | 46 - 50 | 27,45 |
| 10 | 51 - 60 | 31,00 | 10 | 51 - 60 | 27,90 | 10 | 51 - 60 | 29,30 |
| 11 | 61 - 70 | 33,00 | 11 | 61 - 70 | 29,70 | 11 | 61 - 70 | 31,20 |
| 12 | 71 - 80 | 35,00 | 12 | 71 - 80 | 31,50 | 12 | 71 - 80 | 33,10 |
| 13 | 81 - 90 | 37,00 | 13 | 81 - 90 | 33,30 | 13 | 81 - 90 | 35,00 |
| 14 | 91 - 100 | 39,00 | 14 | 91 - 100 | 35,10 | 14 | 91 - 100 | 36,90 |
| 15 | 101 - 110 | 41,00 | 15 | 101 - 110 | 36,90 | 15 | 101 - 110 | 38,75 |
| 16 | 111 - 120 | 43,00 | 16 | 111 - 120 | 38,70 | 16 | 111 - 120 | 40,65 |
| 17 | 121 - 130 | 44,00 | 17 | 121 - 130 | 39,60 | 17 | 121 - 130 | 41,60 |
| 18 | 131 - 140 | 46,00 | 18 | 131 - 140 | 41,40 | 18 | 131 - 140 | 43,50 |
| 19 | 141 - 150 | 48,00 | 19 | 141 - 150 | 43,20 | 19 | 141 - 150 | 45,40 |
| 20 | 151 - 160 | 50,00 | 20 | 151 - 160 | 45,00 | 20 | 151 - 160 | 47,25 |
| 21 | 161 - 170 | 52,00 | 21 | 161 - 170 | 46,80 | 21 | 161 - 170 | 49,15 |
| 22 | 171 - 180 | 54,00 | 22 | 171 - 180 | 48,60 | 22 | 171 - 180 | 51,05 |
| 23 | 181 - 190 | 56,00 | 23 | 181 - 190 | 50,40 | 23 | 181 - 190 | 52,95 |
| 24 | 191 - 200 | 58,00 | 24 | 191 - 200 | 52,20 | 24 | 191 - 200 | 54,85 |
| 25 | 201 - 210 | 60,00 | 25 | 201 - 210 | 54,00 | 25 | 201 - 210 | 56,70 |
| 26 | 211 - 220 | 62,00 | 26 | 211 - 220 | 55,80 | 26 | 211 - 220 | 58,60 |
| 27 | 221 - 230 | 64,00 | 27 | 221 - 230 | 57,60 | 27 | 221 - 230 | 60,50 |
| 28 | 231 - 240 | 65,00 | 28 | 231 - 240 | 58,50 | 28 | 231 - 240 | 61,45 |
| 29 | 241 - 250 | 67,00 | 29 | 241 - 250 | 60,30 | 29 | 241 - 250 | 63,35 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

TARIFFA ABBONAMENTO INTEGRATO MENSILE

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi degli abbonamenti integrati mensili.

| Tariffa | Scaglione | Abbonamento Mensile Ordinario | Tariffa | Scaglione | Abbonamento Mensile Scontato (10%) | Tariffa | Scaglione | Abbonamento Mensile Integrato (+5%) con Arrotond. |
|---------|--------------|-------------------------------|---------|-----------|------------------------------------|---------|--------------|---|
| | Chilometrico | | | Km | | | Chilometrico | |
| | | Prezzi | | | Prezzi | | | Prezzi |
| 1 | 1 - 10 | 28,00 | 1 | 1 - 10 | 25,20 | 1 | 1 - 10 | 26,50 |
| 2 | 11 - 15 | 40,00 | 2 | 11 - 15 | 36,00 | 2 | 11 - 15 | 37,80 |
| 3 | 16 - 20 | 52,00 | 3 | 16 - 20 | 46,80 | 3 | 16 - 20 | 49,15 |
| 4 | 21 - 25 | 62,00 | 4 | 21 - 25 | 55,80 | 4 | 21 - 25 | 58,60 |
| 5 | 26 - 30 | 72,00 | 5 | 26 - 30 | 64,80 | 5 | 26 - 30 | 68,05 |
| 6 | 31 - 35 | 80,00 | 6 | 31 - 35 | 72,00 | 6 | 31 - 35 | 75,60 |
| 7 | 36 - 40 | 88,00 | 7 | 36 - 40 | 79,20 | 7 | 36 - 40 | 83,20 |
| 8 | 41 - 45 | 93,00 | 8 | 41 - 45 | 83,70 | 8 | 41 - 45 | 87,90 |
| 9 | 46 - 50 | 97,00 | 9 | 46 - 50 | 87,30 | 9 | 46 - 50 | 91,70 |
| 10 | 51 - 60 | 103,00 | 10 | 51 - 60 | 92,70 | 10 | 51 - 60 | 97,35 |
| 11 | 61 - 70 | 109,00 | 11 | 61 - 70 | 98,10 | 11 | 61 - 70 | 103,05 |
| 12 | 71 - 80 | 115,00 | 12 | 71 - 80 | 103,50 | 12 | 71 - 80 | 108,70 |
| 13 | 81 - 90 | 121,00 | 13 | 81 - 90 | 108,90 | 13 | 81 - 90 | 114,35 |
| 14 | 91 - 100 | 127,00 | 14 | 91 - 100 | 114,30 | 14 | 91 - 100 | 120,05 |
| 15 | 101 - 110 | 133,00 | 15 | 101 - 110 | 119,70 | 15 | 101 - 110 | 125,70 |
| 16 | 111 - 120 | 139,00 | 16 | 111 - 120 | 125,10 | 16 | 111 - 120 | 131,40 |
| 17 | 121 - 130 | 145,00 | 17 | 121 - 130 | 130,50 | 17 | 121 - 130 | 137,05 |
| 18 | 131 - 140 | 151,00 | 18 | 131 - 140 | 135,90 | 18 | 131 - 140 | 142,70 |
| 19 | 141 - 150 | 157,00 | 19 | 141 - 150 | 141,30 | 19 | 141 - 150 | 148,40 |
| 20 | 151 - 160 | 163,00 | 20 | 151 - 160 | 146,70 | 20 | 151 - 160 | 154,05 |
| 21 | 161 - 170 | 169,00 | 21 | 161 - 170 | 152,10 | 21 | 161 - 170 | 159,75 |
| 22 | 171 - 180 | 175,00 | 22 | 171 - 180 | 157,50 | 22 | 171 - 180 | 165,40 |
| 23 | 181 - 190 | 181,00 | 23 | 181 - 190 | 162,90 | 23 | 181 - 190 | 171,05 |
| 24 | 191 - 200 | 187,00 | 24 | 191 - 200 | 168,30 | 24 | 191 - 200 | 176,75 |
| 25 | 201 - 210 | 193,00 | 25 | 201 - 210 | 173,70 | 25 | 201 - 210 | 182,40 |
| 26 | 211 - 220 | 199,00 | 26 | 211 - 220 | 179,10 | 26 | 211 - 220 | 188,10 |
| 27 | 221 - 230 | 205,00 | 27 | 221 - 230 | 184,50 | 27 | 221 - 230 | 193,75 |
| 28 | 231 - 240 | 211,00 | 28 | 231 - 240 | 189,90 | 28 | 231 - 240 | 199,40 |
| 29 | 241 - 250 | 217,00 | 29 | 241 - 250 | 195,30 | 29 | 241 - 250 | 205,10 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

**TARIFFA ABBONAMENTO INTEGRATO ANNUALE 9
MESI STUDENTI**

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi degli abbonamenti integrati annuali 9 mesi studenti.

| Tariffa | Scaglione | Abbonamento Annuale 9 Mesi Studenti | Tariffa | Scaglione | Abbonamento Annuale 9 Mesi Studenti Scontato (10%) | Tariffa | Scaglione | Abbonamento Annuale 9 Mesi Studenti Integrato (+5%) con Arrotond. |
|---------|--------------|-------------------------------------|---------|-----------|--|---------|--------------|---|
| | Chilometrico | | | Km | | | Chilometrico | |
| | Km | Prezzi | | Km | Prezzi | | Km | Prezzi |
| 1 | 1 - 10 | 191,52 | 1 | 1 - 10 | 172,37 | 1 | 1 - 10 | 181,00 |
| 2 | 11 - 15 | 273,60 | 2 | 11 - 15 | 246,24 | 2 | 11 - 15 | 258,60 |
| 3 | 16 - 20 | 355,68 | 3 | 16 - 20 | 320,11 | 3 | 16 - 20 | 336,15 |
| 4 | 21 - 25 | 424,08 | 4 | 21 - 25 | 381,67 | 4 | 21 - 25 | 400,80 |
| 5 | 26 - 30 | 492,48 | 5 | 26 - 30 | 443,23 | 5 | 26 - 30 | 465,40 |
| 6 | 31 - 35 | 547,20 | 6 | 31 - 35 | 492,48 | 6 | 31 - 35 | 517,15 |
| 7 | 36 - 40 | 601,92 | 7 | 36 - 40 | 541,73 | 7 | 36 - 40 | 568,85 |
| 8 | 41 - 45 | 636,12 | 8 | 41 - 45 | 572,51 | 8 | 41 - 45 | 601,15 |
| 9 | 46 - 50 | 663,48 | 9 | 46 - 50 | 597,13 | 9 | 46 - 50 | 627,00 |
| 10 | 51 - 60 | 704,52 | 10 | 51 - 60 | 634,07 | 10 | 51 - 60 | 665,80 |
| 11 | 61 - 70 | 745,56 | 11 | 61 - 70 | 671,00 | 11 | 61 - 70 | 704,60 |
| 12 | 71 - 80 | 786,60 | 12 | 71 - 80 | 707,94 | 12 | 71 - 80 | 743,35 |
| 13 | 81 - 90 | 827,64 | 13 | 81 - 90 | 744,88 | 13 | 81 - 90 | 782,15 |
| 14 | 91 - 100 | 868,68 | 14 | 91 - 100 | 781,81 | 14 | 91 - 100 | 820,95 |
| 15 | 101 - 110 | 909,72 | 15 | 101 - 110 | 818,75 | 15 | 101 - 110 | 859,70 |
| 16 | 111 - 120 | 950,76 | 16 | 111 - 120 | 855,68 | 16 | 111 - 120 | 898,50 |
| 17 | 121 - 130 | 991,80 | 17 | 121 - 130 | 892,62 | 17 | 121 - 130 | 937,30 |
| 18 | 131 - 140 | 1.032,84 | 18 | 131 - 140 | 929,56 | 18 | 131 - 140 | 976,05 |
| 19 | 141 - 150 | 1.073,88 | 19 | 141 - 150 | 966,49 | 19 | 141 - 150 | 1.014,85 |
| 20 | 151 - 160 | 1.114,92 | 20 | 151 - 160 | 1.003,43 | 20 | 151 - 160 | 1.053,60 |
| 21 | 161 - 170 | 1.155,96 | 21 | 161 - 170 | 1.040,36 | 21 | 161 - 170 | 1.092,40 |
| 22 | 171 - 180 | 1.197,00 | 22 | 171 - 180 | 1.077,30 | 22 | 171 - 180 | 1.131,20 |
| 23 | 181 - 190 | 1.238,04 | 23 | 181 - 190 | 1.114,24 | 23 | 181 - 190 | 1.169,95 |
| 24 | 191 - 200 | 1.279,08 | 24 | 191 - 200 | 1.151,17 | 24 | 191 - 200 | 1.208,75 |
| 25 | 201 - 210 | 1.320,12 | 25 | 201 - 210 | 1.188,11 | 25 | 201 - 210 | 1.247,55 |
| 26 | 211 - 220 | 1.361,16 | 26 | 211 - 220 | 1.225,04 | 26 | 211 - 220 | 1.286,30 |
| 27 | 221 - 230 | 1.402,20 | 27 | 221 - 230 | 1.261,98 | 27 | 221 - 230 | 1.325,10 |
| 28 | 231 - 240 | 1.443,24 | 28 | 231 - 240 | 1.298,92 | 28 | 231 - 240 | 1.363,90 |
| 29 | 241 - 250 | 1.484,28 | 29 | 241 - 250 | 1.335,85 | 29 | 241 - 250 | 1.402,65 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

TARIFFA ABBONAMENTO INTEGRATO ANNUALE

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi degli abbonamenti annuali integrati.

| Tariffa | Scaglione | Abbonamento Annuale Ordinario | Tariffa | Scaglione | Abbonamento Annuale Scontato (10%) | Tariffa | Scaglione | Abbonamento Annuale Integrato (+5%) con Arrotond. |
|---------|--------------|-------------------------------|---------|--------------|------------------------------------|---------|--------------|---|
| | Chilometrico | | | Chilometrico | | | Chilometrico | |
| | Km | Prezzi | | Km | Prezzi | | Km | Prezzi |
| 1 | 1 - 10 | 255,36 | 1 | 1 - 10 | 229,82 | 1 | 1 - 10 | 241,35 |
| 2 | 11 - 15 | 364,80 | 2 | 11 - 15 | 328,32 | 2 | 11 - 15 | 344,75 |
| 3 | 16 - 20 | 474,24 | 3 | 16 - 20 | 426,82 | 3 | 16 - 20 | 448,20 |
| 4 | 21 - 25 | 565,44 | 4 | 21 - 25 | 508,90 | 4 | 21 - 25 | 534,35 |
| 5 | 26 - 30 | 656,64 | 5 | 26 - 30 | 590,98 | 5 | 26 - 30 | 620,55 |
| 6 | 31 - 35 | 729,60 | 6 | 31 - 35 | 656,64 | 6 | 31 - 35 | 689,50 |
| 7 | 36 - 40 | 802,56 | 7 | 36 - 40 | 722,30 | 7 | 36 - 40 | 758,45 |
| 8 | 41 - 45 | 848,16 | 8 | 41 - 45 | 763,34 | 8 | 41 - 45 | 801,55 |
| 9 | 46 - 50 | 884,64 | 9 | 46 - 50 | 796,18 | 9 | 46 - 50 | 836,00 |
| 10 | 51 - 60 | 939,36 | 10 | 51 - 60 | 845,42 | 10 | 51 - 60 | 887,70 |
| 11 | 61 - 70 | 994,08 | 11 | 61 - 70 | 894,67 | 11 | 61 - 70 | 939,45 |
| 12 | 71 - 80 | 1.048,80 | 12 | 71 - 80 | 943,92 | 12 | 71 - 80 | 991,15 |
| 13 | 81 - 90 | 1.103,52 | 13 | 81 - 90 | 993,17 | 13 | 81 - 90 | 1.042,8 |
| 14 | 91 - 100 | 1.158,24 | 14 | 91 - 100 | 1.042,42 | 14 | 91 - 100 | 1.094,55 |
| 15 | 101 - 110 | 1.212,96 | 15 | 101 - 110 | 1.091,66 | 15 | 101 - 110 | 1.146,25 |
| 16 | 111 - 120 | 1.267,68 | 16 | 111 - 120 | 1.140,91 | 16 | 111 - 120 | 1.198,00 |
| 17 | 121 - 130 | 1.322,44 | 17 | 121 - 130 | 1.190,16 | 17 | 121 - 130 | 1.249,70 |
| 18 | 131 - 140 | 1.377,12 | 18 | 131 - 140 | 1.239,41 | 18 | 131 - 140 | 1.301,40 |
| 19 | 141 - 150 | 1.431,84 | 19 | 141 - 150 | 1.288,66 | 19 | 141 - 150 | 1.353,10 |
| 20 | 151 - 160 | 1.486,56 | 20 | 151 - 160 | 1.337,90 | 20 | 151 - 160 | 1.404,80 |
| 21 | 161 - 170 | 1.541,28 | 21 | 161 - 170 | 1.387,15 | 21 | 161 - 170 | 1.456,55 |
| 22 | 171 - 180 | 1.596,00 | 22 | 171 - 180 | 1.436,40 | 22 | 171 - 180 | 1.508,25 |
| 23 | 181 - 190 | 1.650,72 | 23 | 181 - 190 | 1.485,65 | 23 | 181 - 190 | 1.559,95 |
| 24 | 191 - 200 | 1.705,44 | 24 | 191 - 200 | 1.534,90 | 24 | 191 - 200 | 1.611,65 |
| 25 | 201 - 210 | 1.760,16 | 25 | 201 - 210 | 1.584,14 | 25 | 201 - 210 | 1.663,40 |
| 26 | 211 - 220 | 1.814,88 | 26 | 211 - 220 | 1.633,39 | 26 | 211 - 220 | 1.715,10 |
| 27 | 221 - 230 | 1.869,60 | 27 | 221 - 230 | 1.682,64 | 27 | 221 - 230 | 1.766,80 |
| 28 | 231 - 240 | 1.924,32 | 28 | 231 - 240 | 1.731,89 | 28 | 231 - 240 | 1.818,50 |
| 29 | 241 - 250 | 1.979,04 | 29 | 241 - 250 | 1.781,14 | 29 | 241 - 250 | 1.870,20 |

**Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni**

CONDIZIONI PER I VIAGGI CON LA TARIFFA DI ABBONAMENTO INTEGRATO

Per i viaggi con abbonamento integrato si applicano, alla data di sottoscrizione del presente contratto, i prezzi indicati nelle relative Tabelle ovvero:

- TARIFFA ABBONAMENTO INTEGRATO SETTIMANALE
- TARIFFA ABBONAMENTO INTEGRATO MENSILE
- TARIFFA ABBONAMENTO INTEGRATO ANNUALE 9 MESI STUDENTI
- TARIFFA ABBONAMENTO INTEGRATO ANNUALE

§1.- Itinerari e prezzi

I titoli di viaggio sono rilasciati per l'itinerario e per il treno/bus richiesti dal passeggero, a condizione che siano previsti tra le soluzioni di viaggio offerte da FSE.

Le tariffe sono determinate secondo gli scaglioni chilometrici in cui ciascuna relazione di viaggio insiste.

In corso di viaggio l'abbonato deve essere munito di un valido documento di riconoscimento.

L'abbonamento integrato consente di utilizzare sia il vettore ferroviario sia il vettore automobilistico a parità di origine e destinazione, alle condizioni, modalità e prezzi disciplinati dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 61 del 06.02.2023.

§2.- Riduzioni

Ai viaggiatori che acquistano un abbonamento integrato settimanale, integrato mensile, integrato annuale 9 mesi studenti o integrato annuale, si applica una tariffa che ottempera a quanto stabilito nella L.R. 18/2022 e a quanto stabilito dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 61 del 06 febbraio 2023.

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

Gli abbonamenti integrati possono essere acquistati presso le biglietterie di stazione di Trenitalia, le Self Service, i rivenditori privati autorizzati convenzionati con Trenitalia (Agenzie di Viaggio e Punti Vendita a Terra) dal sito fseonline.it, dal sito Trenitalia e tramite l'App Trenitalia.

Gli abbonamenti integrati settimanali, mensili e annuali, sono validi per effettuare un numero illimitato di viaggi

**Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni**

sul percorso e nel periodo di validità indicati sull'abbonamento integrato.

Si applica quanto disposto dal Capo II – Contratto di Trasporto – Art. 5, dal Capo VII – Tariffa per biglietti di Abbonamento Settimanale – Art. 21, dal Capo VIII – Tariffe per biglietto di Abbonamento Mensile Ordinario – Art. 23 e dal Capo IX – Tariffe per Biglietto di Abbonamento Annuale – Art. 25 - delle Condizioni Generali di Trasporto FSE, in combinato con quanto disposto dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 61 del 06 febbraio 2023.

§4.- Modifiche del contratto di trasporto

Si applica quanto disposto dal “Capo II – Contratto di Trasporto – Art. 8 – Modifiche al contratto di Trasporto” delle Condizioni Generali di Trasporto FSE.

§5.- Irregolarità ed abusi

Si applica quanto previsto in materia dall'art. 32 della L.R. 18/2002 e dalle Condizioni Generali di Trasporto FSE – Art. 10 del Capo II – Contratto di Trasporto.

Il viaggiatore che, all'atto del controllo, risulti sprovvisto del titolo di viaggio richiesto o esibisce lo stesso scaduto di validità o non convalidato o convalidato in modo irregolare, o alterato o contraffatto, o in fotocopia o fotografato, o sprovvisto di un documento di identificazione valido (nel caso di biglietti nominativi e abbonamenti) è tenuto al pagamento del titolo di viaggio di biglietto singolo e, in aggiunta, di una sanzione amministrativa pecuniaria di € 100,00, ridotta a € 50,00 se estingue l'illecito entro i trenta giorni successivi a quello della contestazione o della sua notifica.

In caso di mancata identificazione del viaggiatore, viene chiesto dal personale di bordo l'intervento delle competenti autorità e può, dopo una attenta valutazione del caso, non essere consentita la prosecuzione del viaggio.

§6.- Rimborsi

Si applica quanto previsto al Capo III – Rimborsi – art. 12 delle Condizioni Generali di Trasporto FSE.

§7.- Bagagli e piccoli animali

Si applica quanto disposto all'Art. 4 p. 4 Capo I – Disposizioni Generali – delle Condizioni Generali di Trasporto FSE.

**Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni**

BICI AL SEGUITO

Il trasporto delle bici non pieghevoli al seguito è gratuito sui treni di FSE attrezzati per il trasporto delle stesse (le bici pieghevoli viaggiano invece sempre gratuitamente su tutte le tipologie di treni di FSE.

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.

GRATUITÀ ED 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 linee gestite da FSE.

Le agevolazioni /gratuità riguardano:

- Agevolazione 10% abbonamenti che si applica a tutte le tipologie di abbonamenti e ha come destinatari tutti gli utenti dei servizi ferroviari.;
- Gratuità in favore di determinate categorie di utenti dei servizi di TPRL come da art. 30 cc. 1 e 3 della Legge Regionale n. 18 del 31 Ottobre 2002:
 - a) privi di vista per cecità assoluta o con residuo visivo non superiore a un decimo in entrambi gli occhi con eventuale correzione e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto;
 - b) invalidi di guerra, civili di guerra e per servizio, iscritti alla prima, seconda e terza categoria della tabella A) allegata alla legge 18 marzo 1968, n. 113 e successive modificazioni, e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto;
 - c) invalidi civili e portatori di handicap certificati dall'autorità competente, ai quali sia stata accertata una invalidità in misura non inferiore all'80 per cento e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto, nonché invalidi del lavoro certificati dall'autorità competente, ai quali sia stata accertata una invalidità in misura non inferiore al 70 per cento,

In particolare le suddette agevolazioni/gratuità sono attive annualmente fino a concorrenza dello stanziamento annuale apposito. Infatti, qualora durante l'anno si raggiungesse il tetto massimo stabilito per la copertura dei mancati introiti, FSE procede a sospendere l'erogazione dell'agevolazione o della gratuità. I relativi mancati introiti da traffico sono corrisposti dalla Regione Puglia a FSE, nei limiti delle risorse programmate ed afferenti al relativo contratto di servizio, previa fatturazione da parte di FSE.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 05_Sistema Tariffario e Agevolazioni

RAGAZZI - Per i ragazzi si prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da persona adulta pagante di cui all'art. 28 della L.R. 18/2002.

PRICE CAP

Viene introdotto un meccanismo di *price cap* - sulla base delle risultanze degli indicatori sotto riportati, valutati entro il mese di novembre di ogni anno, con riferimento alle performance dell'anno precedente e con effetto sull'incremento tariffario dal primo gennaio dell'anno successivo, ove previsto.

I parametri di applicazione del meccanismo di *price cap*, per il periodo 2023-2032, sono i seguenti:

- riduzione di 0,15 pp per mancato raggiungimento degli obiettivi di efficacia-puntualità come da allegato 7 al Contratto;
- riduzione di 0,15 pp per mancato raggiungimento degli obiettivi di efficacia-regularità come da allegato 7 al Contratto;
- riduzione di 0,15 pp per mancato raggiungimento degli obiettivi di disponibilità di servizi bici come da allegato 7 al Contratto;

Le parti condividono che i criteri sopra descritti possono dar atto a una riduzione dell'incremento tariffario previsto per un valore massimo pari a 0,30 pp per ogni anno di applicazione, ferme restando le limitazioni previste, fra cui la circostanza che l'importo delle tariffe non può mai ridursi rispetto all'anno precedente.

I valori di riferimento della puntualità sono da intendersi come media dei valori previsti nell'allegato 7 del contratto.

I valori di riferimento della disponibilità del servizio bici sono da intendersi come media dei valori previsti nell'Allegato 7 del contratto.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
 Allegato 06_Listino Prezzi - Servizio di Trasporto Ferroviario

ALLEGATO 6
Listino prezzi

| € TR-KM LISTINO PREZZI DA PEF | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| € TR-KM ETR | € 12,21 | € 10,82 | € 10,73 | € 10,65 | € 10,73 | € 10,93 | € 11,10 | € 11,31 | € 11,50 | € 11,57 |
| € TR-KM ATR | € 12,07 | € 11,01 | € 11,12 | € 11,08 | € 11,19 | € 11,35 | € 11,48 | € 11,61 | € 11,78 | € 11,93 |
| € TR-KM ALN | € 11,44 | € 10,26 | € 10,40 | - | - | - | - | - | - | - |

Criterio di calcolo:

avendo come base le indicazioni riportate nel PEF (importi, percorrenze) il criterio di calcolo utilizzato prevede la somma delle seguenti voci di costo ponderate sulla base delle percorrenze chilometriche previste per ciascuna tipologia di rotabile (ALN, ETR, ATR):

- **Costo del personale di Produzione utilizzato per svolgere il servizio** (MACCHINISTI, CAPITRENO, MANOVRATORI, PERSONALE DI CIRCOLAZIONE)
- **Pedaggio** (calcolo effettuato secondo quanto previsto a PEF in relazione al fatto che si parli di trazione a gasolio o di trazione elettrica)
- **Gasolio da trazione** (per i soli ATR e ALN – rotabili a gasolio)
- **Energia elettrica da trazione** (per i soli ETR – rotabili a trazione elettrica)
- **Costo personale di manutenzione** (diretti e indiretti)
- **Costo materiali** (utilizzati per manutenzione da magazzino)
- **Costo prestazioni di terzi su rotabili** (manutenzione rotabili e pulizia rotabili)

Dal calcolo delle tariffe di listino sono esclusi i costi relativi a servizio sostitutivo bus, personale di staff, manutenzione beni immobili e attrezzature, noleggi, affitti e godimento beni di terzi in quanto non utili allo svolgimento di tr-km straordinari su rotaia.

N.B.: Il listino prezzi è valido a parità di risorse (materiale rotabile e FTE) riflesse nel PEF.

Per la determinazione del preventivo, in base alle caratteristiche particolari del servizio richiesto, si applicano le seguenti maggiorazioni:

SERVIZI FESTIVI

Maggiorazione per servizi in tutto o in parte di domenica e festivi diurni +20%

SERVIZI NOTTURNI

Maggiorazione per servizi svolti in fascia oraria che impegna il servizio notturno +18%

SERVIZI FESTIVI-NOTTURNI

Maggiorazione per servizi in tutto o in parte di domenica e festivi notturni +30%

Per servizio notturno si intende la prestazione svolta nella fascia oraria tra le ore 22:00 e le ore 6:00

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

ALLEGATO 7

Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi,

Penalità, Mitigazioni e Premi

Ai sensi della **Delibera ART 16/2018**, vengono di seguito definite le condizioni minime di qualità (CMQ) al di sotto delle quali si applicano le penalità e le relative mitigazioni, nonché i parametri per la definizione dei premi.

Allo scopo si definiscono, in relazione al rapporto tra il numero dei treni nel giorno medio feriale e il totale dei treni circolanti come da PdE (ALL 1) nello stesso intervallo di tempo, 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 serviti in tutte le stazioni del bacino di riferimento, la tipologia delle stazioni e le stazioni intermedie rilevanti (Tabella 2):

CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE – Tabella 1

| LINEE | Diretrici |
|--|------------------------------------|
| FR 1 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti del CdS nella Regione nel giorno medio feriale \geq a 20 % | Bari - Putignano (via Casamassima) |
| | Bari - Taranto |
| FR 2 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti del CdS nella Regione nel giorno medio feriale $<$ 20% e \geq 8 % | Lecce - Gallipoli |
| | Zollino - Gagliano Leuca |
| | Martina - Lecce |
| | Novoli - Gagliano Leuca |
| FR 3 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti del CdS nella Regione nel giorno medio feriale $<$ 8% | Casarano - Gallipoli |
| | Maglie - Otranto |

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, allegato B. Le stazioni sono individuate e classificate secondo il numero dei passeggeri serviti in stazione rispetto al numero dei passeggeri serviti nelle stazioni del perimetro del Contratto di servizio, di cui alla rilevazione delle frequentazioni giorno medio feriale, anno 2022:

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

- A – stazione con frequentazione $\geq 6\%$ e comunque le stazioni a servizio di un capoluogo di provincia;
- B – stazione con frequentazione $\geq 2\%$ e $< 6\%$
- C – stazione con frequentazione $< 2\%$

STAZIONI – Tabella 2

| STAZIONI (Decreto ANSF n. 4/2012 - allegato B) | Tipologia (A – B – C) | STAZIONI INTERMEDIE RILEVANTI | STAZIONI DESTINO RILEVANTI |
|--|--------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| Bari | A | NO | SI |
| Bari Sud Est | C | NO | NO |
| Triggiano | B | NO | NO |
| Capurso | B | NO | NO |
| Noicattaro* | A | SI | NO |
| Rutigliano | B | NO | NO |
| Conversano* | A | SI | NO |
| Castellana Grotte | B | NO | NO |
| Mungivacca | C | NO | SI |
| Valenzano | B | NO | NO |
| Adelfia | B | SI | NO |
| Casamassima | B | NO | NO |
| Turi | C | NO | NO |
| Sammichele | C | NO | NO |
| Putignano | B | NO | SI |
| Noci | C | NO | NO |
| Martina Franca | B | NO | SI |
| Alberobello | C | NO | NO |
| Crispiano | C | NO | NO |
| Locorotondo | C | NO | NO |
| Statte | C | NO | NO |
| Taranto | A | NO | SI |
| Taranto Galese | C | NO | NO |
| Manduria | C | NO | NO |
| Francavilla Fontana | C | NO | NO |
| San Pancrazio Salentino | C | NO | NO |
| Ceglie Messapica | C | NO | NO |
| Erchie | C | NO | NO |
| Campi Salentina | C | NO | NO |
| Guagnano | C | NO | NO |
| Cisternino | C | NO | NO |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| | | | |
|-----------------------|---|----|----|
| Novoli | C | NO | SI |
| Parabita | C | NO | NO |
| Nardò Città | C | NO | NO |
| Copertino | C | NO | NO |
| Galatone | C | NO | NO |
| Presicce-Acquarica | C | NO | NO |
| Ugento-Taurisano | C | NO | NO |
| Salve-Ruggiano | C | NO | NO |
| Carmiano-Magliano | C | NO | NO |
| Matino | C | NO | NO |
| Tuglie | C | NO | NO |
| Secli'-Neviano-Aradeo | C | NO | NO |
| Casarano | C | SI | NO |
| Taviano | C | NO | NO |
| Lecce | A | NO | SI |
| Zollino | C | NO | SI |
| San Cesario di Lecce | C | NO | NO |
| Galugnano | C | NO | NO |
| Nardò Centrale | C | NO | NO |
| Galatina | C | NO | NO |
| Sannicola | C | NO | NO |
| Gallipoli | C | NO | SI |
| Maglie | B | SI | NO |
| Poggiardo | C | NO | NO |
| Muro Leccese | C | NO | NO |
| Corigliano d'Otranto | C | NO | NO |
| Andrano Castiglione | C | NO | NO |
| Tricase | C | NO | NO |
| Bagnolo del Salento | C | NO | NO |
| Otranto | C | NO | SI |
| Gagliano Leuca | C | NO | SI |

*servizio effettuato con bus sostitutivi, le stazioni intermedie contrassegnate saranno prese in considerazione nel calcolo di puntualità alla riapertura della linea Bari-Putignano via Conversano.

L'elenco delle stazioni rilevanti potrà subire modifiche, da concordare con la Regione, anche a seguito di riprogrammazioni del servizio e della realizzazione di nodi di interscambio programmati, nonché a seguito di migliorie e/o modifiche alla rete infrastrutturale da parte del Gestore dell'Infrastruttura;

Le Stazioni intermedie rilevanti saranno considerate nella misurazione della puntualità solo a valle dell'adeguamento da parte del Gestore dell'Infrastruttura dei sistemi di monitoraggio e della revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

PENALI E FORME DI MITIGAZIONE DELLE STESSE

Nella definizione dei consuntivi, l'arrotondamento è determinato matematicamente; ad esempio, alla cifra decimale laddove per centesimi tra 1 e 4 si arrotonda per difetto, mentre tra 5 e 9 per eccesso. 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 di regolatorio), in coerenza al punto 4 della Misura 1 della Delibera ART 16/2018, è stabilita considerando:

- a) il valore massimo tra la media dei valori obiettivo definiti nel CdS precedente e quella dei valori conseguiti nell'ultimo triennio consuntivato;
- b) per gli indicatori per i quali risulti l'indisponibilità dei dati, il confronto avverrà a partire dal secondo anno del contratto utilizzando come riferimento i livelli conseguiti al termine del primo anno;
- c) per indicatori la cui CMQ è di tipo binario, il valore stabilito sulla base di quanto disposto alle singole Misure interessate.

Le parti concordano che gli importi unitari delle penali e delle forme di mitigazione, di cui al presente documento saranno adeguati dal 2024 al tasso di inflazione reale del Documento di Economia e Finanza (DEF) di ciascun anno.

Definizioni

Coefficiente di mitigazione K_x

- K_x pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 ;

In caso di obiettivo crescente $K_x = 1$ sempre.

Mitigazioni: in caso di superamento dell'obiettivo di over-performance possono essere applicate le mitigazioni previste nel presente documento.

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

Offerta di posti (misura 6)

Ferrovie del Sud Est deve assicurare la conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio (Allegato 1), anche considerando eventuali variazioni concordate, ai sensi dell'art. 5 del Contratto.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

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, di cui all'Allegato 1 Programma d'Esercizio, tenendo conto delle necessarie variazioni per effetto di quanto previsto all'art. 11 "Flessibilità del programma di esercizio" e all'art. 12 "Interruzione dei servizi".

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

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

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

Per ogni non conformità, come da dichiarazione posticipata di Ferrovie del Sud Est, è applicata una penale pari a 50 euro a treno, nelle more che Ferrovie del Sud Est completi la messa a disposizione di una utenza di consultazione per la Regione del proprio sistema di monitoraggio della circolazione prevista entro 12 mesi dalla stipula del CdS.

Suddetta dichiarazione da parte di Ferrovie del Sud Est 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 della circolazione da parte del Gestore Infrastruttura (GI) e alla revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e GI, gli obiettivi annuali sono determinati coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 16/2018, ad esclusione della puntualità nelle stazioni intermedie rilevanti nonché del conteggio dei treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo che – in ragione della disponibilità di dati – sono computati nella puntualità piuttosto che nella regolarità.

Implementato il nuovo sistema di monitoraggio da GI e definita la revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e GI, gli obiettivi annuali, stabiliti nelle tabelle sotto riportate, 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 tra il consuntivo calcolato come definito dalla Delibera e come determinato per l'obiettivo (e sopra descritto), maggiore di 0,1% in valore assoluto. Gli obiettivi potranno essere ridefiniti anche nel caso in cui vengano inseriti, nelle liste dei treni a domanda di trasporto rilevante, specifici treni con frequentazione elevata nel giorno medio feriale, oggi computati nella fascia non rilevante in relazione all'orario effettivo.

Regolarità

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

Secondo la Delibera ART, 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, detratti:

- treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne, se non adeguatamente sostituiti;
- treni parzialmente o totalmente soppressi imputabili a Ferrovie del Sud Est o ad altre IF o al Gestore dell'Infrastruttura, se non adeguatamente sostituiti;
- treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituiti;
- treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

Treno adeguatamente sostituito: come da Piano d'Intervento, secondo quanto previsto all'art. 5 comma 9.

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

| | |
|---|----------------------------|
| Regolarità del servizio: valori annuali – numero treni | CMQ 2023 - 2032 |
| % | 99,4 |

La regolarità del servizio è misurata attraverso il seguente indicatore: **%Rt Regolarità del servizio**

L'indicatore %Rt relativo al servizio è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili così definiti: per ogni mese i come rapporto tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituiti, ed il numero dei treni programmati

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

Dove:

$T_{tot,i}$ = 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 all'IF affidataria o ad altre IF o al GI, ma adeguatamente sostituiti.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di mitigazione K_x :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità (2023);
- 0,8 per il secondo anno (2024);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2032)

Importo unitario della penale:

- 10.000 euro per ogni decimo di punto di scostamento.

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 | 2023 - 2032 |
|--|--------------------|
| % | 99,6 |

Importo unitario della mitigazione della penale pari a 10.000 euro per ogni decimo di punto di scostamento.

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni si fa riferimento alla classificazione adottata dal gestore della rete infrastrutturale nazionale, RFI - Rete Ferroviaria Italiana, come da "Comunicazione Operativa n. 269/RFI del 30 luglio 2010 e successive modifiche", che recepisce la codifica europea delle cause di ritardo "Fiche UIC 450 -2 – edizione 2009".

Puntualità

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

Secondo la Delibera ART, la puntualità viene misurata nelle stazioni intermedie rilevanti di cui alla tabella 2 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 e per mese.

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

Treni arrivati con ritardo = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, un ritardo superiore a 5 minuti, per cause GI, di Ferrovie del Sud Est o altra IF, come individuate dal Gestore dell'Infrastruttura. Il treno che consuntiva un ritardo superiore a 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, viene computato una sola volta.

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

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

Dove per ogni linea L=

$T_{rit,L,i}$ = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause GI, IF o altra IF, superiore a 5 minuti. Il treno che consuntiva un ritardo superiore a 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, viene computato una sola volta.

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

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni si fa riferimento alla procedura FSE BUEI CIR 001 rev 2, emessa dal Gestore Infrastruttura FSE. Fonte PIC WEB RFI.

L'indicatore **%OS** si misura per:

- servizio relativo a domanda di trasporto rilevante (6-9 in arrivo e 17-20 in partenza), dal lunedì al venerdì;

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

- 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 Obiettivo 2023 esteso agli anni successivi se il dato di consuntivo è minore | CMQ Obiettivo 2024 - 2032 nel caso in cui il dato di consuntivo sia \geq al CMQ dell'anno precedente |
|--|---|--|
| Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante | 89,7 % | +0,1 punto |
| Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante | 89,9 % | +0,1 punto |
| Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante | 93,1 % | +0,1 punto |
| Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante | 93,8 % | +0,1 punto |
| Linee FR3 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante | 98,7 % | +0,1 punto |
| Linee FR3 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante | 98,4 % | +0,1 punto |

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di mitigazione K_x :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

- 0,5 per il primo anno di validità (2023);
- 0,8 per il secondo anno (2024);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2032)

Importo unitario mensile della penale:

- Linea FR1/FR2/FR3 domanda rilevante 150 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in meno;
- Linea FR1/FR2/FR3 domanda non rilevante 100 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in meno.

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

| Puntualità del servizio: valori mensili over-performance | 2023 | 2024 - 2032 |
|--|-------------|--------------------------------|
| Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante | 90,5% | +1pp rispetto alla CMQ annuale |
| Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante | 90,4% | +1pp rispetto alla CMQ annuale |
| Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante | 93,6 % | +1pp rispetto alla CMQ annuale |
| Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante | 94,3 % | +1pp rispetto alla CMQ annuale |
| Linee FR3 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante | 99,2% | +1pp rispetto alla CMQ annuale |
| Linee FR3 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante | 98,9% | +1pp rispetto alla CMQ annuale |

- Linea FR1/FR2/FR3 domanda rilevante 150 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in più;

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

- Linea FR1/FR2/FR3 domanda non rilevante 100 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in più.

Informazioni all'utenza – prima del viaggio (misura 8)

Le condizioni minime di informazione nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione e tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore **INFO_AN** di tipo binario che assume valore 1 in presenza del 100% delle informazioni elencate nella stessa Tabella e valore zero in caso contrario.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche conformi; qualora le informazioni siano non conformi, vengono considerate come non presenti. Con riferimento ai Punti Vendita Convenzionati, considerando l'attuale dotazione elettronica degli stessi, si stabilisce che le penali potranno essere applicate a partire dal 2025; nel 2023 Ferrovie del Sud Est si impegna ad individuare le azioni per la conformità, nell'ambito del "Piano di intervento vendita ed informazioni", di cui all'art. 14 comma 10 del Contratto. Ferrovie del Sud Est attesta la programmazione della diffusione delle informazioni di propria competenza (dalla 1 alla 19 e dalla 25 alla 29) alla Regione annualmente mentre le informazioni dalla 20 alla 23 secondo quanto previsto dal successivo paragrafo "Livelli minimi di trasparenza". Le informazioni di cui al punto 24 saranno diffuse a cura della Regione.

Per ogni singola non conformità a carico di Ferrovie del Sud Est rilevata dalla Regione, rispetto alla tabella sotto riportata, tenendo conto del piano di intervento vendita ed informazioni, è applicata una penale pari a 25,00 € (Euro venticinque/00).

| 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 valide | 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 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| | Nr Ordine | Tipologia di informazione | Biglietteria in stazione | Biglietteria self service | Contact center | Sito internet | Mobile APP | Agende 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 | | | |

La tipologia di informazione di cui al punto 3 relativamente all'indicazione dei punti vendita convenzionati distanti entro 350 metri, in caso di biglietteria chiusa o non presente, è resa mediante locandina da affiggere nella bacheca di stazione, laddove disponibile; detta informazione è aggiornata con periodicità almeno semestrale.

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, distinte per tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore **INFO_DU** così come descritto nella Delibera ART 16/2018. Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche conformi; qualora le informazioni siano non conformi, vengono considerate come non presenti.

Ferrovie del Sud Est attesta la programmazione della diffusione delle informazioni alla Regione annualmente.

Per ogni non conformità, per treno, relativa alla comunicazione statica e dinamica rilevata dalla Regione nel corso delle visite ispettive, è applicata una penale pari a 50 euro, fermo restando un importo massimo per treno pari a 250 euro.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| | 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 |

| | Nr Ordine | Tipologia di informazione | Note |
|-----------|--|--|---|
| DINAMICHE | 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 anomalie 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 | Anomalie 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 |
| | 40 | Treno fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti | -Ove non sia presente o non funzionante il sistema di sonorizzazione a bordo treno e/o display visivi, le informazioni relative a ritardi ed anomalie 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. |
| | 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)

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

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 Sud Est e la Regione pubblicano sui rispettivi portali web le seguenti informazioni e i documenti:

- a) Contratto di servizio e allegati in vigore corredato da uno schema di sintesi dei principali elementi contrattuali, con particolare riferimento a:
 - i. Corrispettivo totale annuo (in euro);
 - ii. Compensazione finanziaria annua (in euro);
 - iii. Finanziamenti erogati per acquisto di rotabili (valore assoluto e % copertura costo assoluto);
 - iv. Compensazioni annue per utenze agevolate o esentate (in euro);
- b) Carta della qualità dei servizi in vigore;
- c) Schemi dei questionari utilizzati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;
- d) Consuntivo annuale delle penali contrattuali pagate alla Regione, suddivise per indicatori della qualità;
- e) Tutti i livelli consuntivi relativi agli indicatori individuati;
- f) Principali indicatori gestionali, con riferimento a:
 - i. Numero passeggeri trasportati e $pax \cdot treno \cdot km$;
 - 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 punti 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 Sud Est all'ART in formato aperto/editabile.

Ferrovie del Sud Est 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);

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

- 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).

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, per ogni tipologia di stazione, dei valori mensili del numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita rispetto al numero totale di stazioni.

Numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita: 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 funzionante ove sono accettate sia le banconote, sia le monete che il pagamento con carta di credito/debito;
- punto vendita convenzionato, raggiungibile a piedi in sicurezza e in condizioni ordinarie (presenza di marciapiedi) percorrendo una distanza non superiore a 350 metri, nonché aperti in media non meno di 6 giorni a settimana, fatti salvi i periodi di chiusura per ferie purché debitamente indicati.

Nelle stazioni sprovviste sarà possibile acquistare il biglietto singolo a bordo treno, come descritto all'Allegato n. 5 - Sistema Tariffario e Agevolazioni del CdS, fatto obbligo al viaggiatore sprovvisto di titolo di viaggio di avvisare il Capotreno all'atto della salita.

Con riferimento agli investimenti già previsti nel Piano Economico – Finanziario, e alla particolare conformazione territoriale pugliese, ove sovente le stazioni sono localizzate al di fuori del tessuto urbano, rendendo di fatto la rete di vendita terza distante dall'infrastruttura, secondo gli standard definiti dalla Delibera ART 16/2018, si individuano sotto le condizioni minime di qualità:

| Dotazione adeguata di canali di vendita – stazioni | CMQ 2023 - 2024 | CMQ 2025 - 2032 |
|---|----------------------------|----------------------------|
| %ACV annuale Tipologia A | 100% | 100% |
| %ACV annuale Tipologia B | 100% | 100% |
| %ACV annuale Tipologia C | 65% | 80% |

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

Penale annua = coefficiente di gradualità * ((importo unitario della penale * (obiettivo %ACV – valore consuntivo) * Kx)

Dove:

Coefficiente di mitigazione Kx :

- Pari a 1 dal 2023 al 2024

Dal 2025:

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità (2023);
- 0,8 per il secondo anno (2024);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2032)

Importo annuo della penale: 150 euro per ogni punto intero di scostamento percentuale in meno, se dovuto a problematiche della rete di vendita diretta self service di cui al presente Contratto, escludendo gli atti vandalici e di sabotaggio.

b) Funzionamento 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.

Funzionalità adeguata dei SBT: 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 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * ((importo unitario della penale * (obiettivo CMQ – valore consuntivo) * Kx). Dove:

Coefficiente di mitigazione Kx :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità (2023);
- 0,8 per il secondo anno (2024);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2032)

Importo unitario della penale: come da matrice dei rischi di cui all'Allegato 4, tutti i mancati ricavi determinati da inefficienze commerciali (tra cui blocco dei sistemi di vendita) sono in capo a Ferrovie del Sud Est; 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.

c) Funzionamento delle biglietterie automatiche - self service BSS full (%BAUT)

La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle BSS full è risolto in meno di 72 ore (3 giorni lavorativi) dalla rilevazione/apertura del cartellino.

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 full, presenti nelle stazioni di cui alla tabella 2, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore (3 giorni lavorativi) dalla rilevazione/apertura del cartellino, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.

Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della BSS full decorre a partire dalla segnalazione di Ferrovie del Sud Est (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

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

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 e, 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) * Kx)

Dove:

Coefficiente di mitigazione Kx :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità (2023);
- 0,8 per il secondo anno (2024);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2032)

Importo annuale della penale:

- BAUT Tipologia A: 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento;

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi
d) funzionamento delle validatrici (%VAL)

Dopo il piano di sostituzione e ammodernamento nel breve termine (2023-2025) delle macchine di cui al Piano di intervento Vendita ed Informazioni (Allegato 14), la CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle validatrici è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

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

Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della validatrice decorre a partire dalla segnalazione di FSE (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 del cartellino.

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

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

| Funzionamento validatrici (%VAL) | CMQ % |
|---|--------------|
| % VAL annuale – Stazioni e fermate Tipologia A | 100 |
| % VAL annuale – Stazioni e fermate Tipologia B | 100 |
| % VAL annuale – Stazioni e fermate Tipologia C | 100 |

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

- coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di validità (2023);
 - 0,8 per il secondo anno (2024);
 - 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2032).

- Importo unitario della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

- Coefficiente di mitigazione (Kx):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0 .

e) rispetto dell'orario di apertura delle 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 Sud Est.

L'indicatore biglietterie assume, per ogni singolo evento rilevato, il valore 1 in rispetto dell'orario di apertura 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.

L'indicatore è valutato per CONVOGLIO (ad esempio se per il convoglio sono previsti 6 cicli di pulizia ed il convoglio effettua 10 treni commerciali nella giornata, sono considerati per il convoglio i sei cicli di pulizia, senza considerare il numero dei treni commerciali effettuati).

Di seguito si riportano le previsioni di pulizia in vigore tra Ferrovie del Sud Est e il fornitore secondo il contratto già conforme ad ART 16/2018.

| Classe di intervento | Classe di intervento secondo ART 16/2018 | Frequenza minima (interventi eseguiti nei cantieri sede di appalto) | Obiettivo | Descrizione |
|----------------------|--|---|-----------|-------------|
| | | | | |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| | | | | |
|------|---|---|--|--|
| PR.1 | A.1 – Intervento sosta breve o Intervento a bordo | Variabile, in relazione a necessità e tempi di sosta (5 minuti) | 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 |
| PR.2 | B – Intervento fine servizio | Giornaliera | Garantire l'eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza | Intervento di mantenimento: pulizia toilette, asportazione dei rifiuti, spazzamento pavimento, spolveratura delle parti maggiormente a contatto con la clientela, a contatto con la clientela, svuotamento reflui*, rifornimento acqua accessori igienici* |
| PR.3 | C– Intervento sosta lunga | Settimanale | Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con | Intervento di base: oltre a quelle degli interventi precedenti, |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| | | | | |
|------|---------------------------------|------------|--|---|
| | | | l'utenza, durante le soste prolungate (nei cantieri attrezzati per l'intervento) | lavaggio accurato pavimenti e toilette, lavaggio finestrini e aspirazione e smacchiatura sedili |
| PR.4 | D-Intervento sosta manutenzione | Semestrale | Garantire il ripristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate (nei cantieri attrezzati per l'intervento) o in corrispondenza delle soste presso gli impianti di manutenzione | Intervento accurato: pulizia accurata di tutte le superfici eseguita con idonee attrezzature |

*compatibilmente con l'attrezzaggio delle località di effettuazione delle attività

Le sedi ove le attività di pulizia possono essere svolte sono: Bari, Putignano, Martina Franca, Lecce, Gallipoli e Gagliano. Non tutte queste sedi consentono lo svolgimento di tutte le attività previste.

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

$$PULT_EX = (n^{\circ} \text{ interventi eseguiti} / \text{interventi programmati}) \cdot 100$$

| | |
|----------------------------------|-----------------|
| Livelli minimi di pulizia | CMQ % |
|----------------------------------|-----------------|

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| | |
|---------------------------|-----|
| %PULT_EX - classe A – PR1 | 100 |
| %PULT_EX – classe B – PR2 | 100 |
| %PULT_EX – classe C – PR3 | 100 |
| %PULT_EX – classe D – PR4 | 100 |

Ferrovie del Sud Est utilizza la piattaforma informatica SUPER per la tracciatura e registrazione delle attività di pulizia.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di mitigazione K_x :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità (2023);
- 0,8 per il secondo anno (2024);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2032)

Importo unitario annuale della penale di:

- 50 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PULT_EX – classe A – PR1
- 150 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PULT_EX – classe B – PR2
- 250 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PULT_EX – classe C – PR3
- 1.000 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PULT_EX – classe D – PR4

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 euro 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 2025, 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 come segue:

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

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

| Livelli minimi di pulizia | CMQ% |
|-----------------------------------|-------------|
| % <i>PULT_CF</i> – classe A – PR1 | 100 |
| % <i>PULT_CF</i> – classe B – PR2 | 100 |
| % <i>PULT_CF</i> – classe C – PR3 | 100 |
| % <i>PULT_CF</i> – classe D – PR4 | 100 |

Ferrovie del Sud Est utilizza la piattaforma informatica SUPER per la tracciatura e registrazione delle attività di pulizia.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di mitigazione K_x :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità (2023);
- 0,8 per il secondo anno (2024);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2032)

Importo unitario della penale di:

- 50 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT_CF* – classe A – PR1
- 150 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT_CF* – classe B – PR2
- 250 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT_CF* – classe C – PR3
- 1.000 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT_CF* – classe D – PR4

Di seguito si riportano comunque le previsioni della Delibera ART 16/2018.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| Classe di intervento | Frequenza minima | Obiettivo | Attività minime di riferimento | Oggetto |
|---|---|---|---|---|
| A.1 – Intervento sosta breve o intervento a bordo | Variabile in relazione a necessità e tempi di sosta | A.1 – A.2: Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante il servizio | A.1 – A.2: Rimozione rifiuti e svuotamento cestini Pulizia toilette Rifornimento acqua e accessori igienici | A.1 – Tutti i treni/servizi oggetto del contratto |
| B – Intervento fine servizio | Giornaliera | Garantire l' eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, al termine del servizio | Rimozione rifiuti e svuotamento cestini Pulizia di toilette, pavimenti, e altri componenti a maggior contatto con l'utenza Rifornimento acqua e accessori igienici Svuotamento rifiuti | Tutti i treni/servizi oggetto del contratto |
| C – Intervento sosta lunga | Settimanale | Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste prolungate | Lavaggio accurato di toilette, pavimenti, sedili e altri componenti a maggior contatto con l'utenza | Tutti i treni/servizi oggetto del contratto |
| D – Intervento sosta manutenzione | Semestrale | Garantire il rispristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate o in corrispondenza delle soste presso gli impianti di manutenzione | Lavaggio completo di tutte le componenti interne ed esterne dei rotabili Ripristino ed eventuale sostituzione componenti e arredi delle vetture Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario Rimozione graffiti e scritte qualora necessario | Tutti i treni/servizi oggetto del contratto |

Le rilevazioni non conformi di cui al presente articolo, dovranno essere accertate in contraddittorio con il personale di Ferrovie del Sud Est.

Livelli minimi di comfort del materiale rotabile (misura 12)

Il livello di comfort è strettamente legato all'età della flotta. Per nuovi treni si intendono ETR ed ATR che costituiranno la Flotta Nuova. Gli ALN sono da ricondurre alla Flotta Restante.

Indicatore %CLI_FN Funzionamento impianti di climatizzazione:

Fino all'implementazione dei sistemi aziendali automatici per la misurazione dei treni commerciali circolanti con moduli non conformi e considerata l'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le Parti condividono di mantenere la modalità di controllo in uso al momento della sottoscrizione. Le penali sono pertanto determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive regionali condotte dalla Regione in contraddittorio con il Capotreno, secondo quanto di seguito previsto.

| Fattori di controllo | Modalità | Rilevazione | Penale |
|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------|
| Climatizzazione Flotta nuova | verificato da ispettori regionali | Ad evento accertato | 1000 € per treno |
| Climatizzazione Flotta restante | verificato da ispettori regionali | Ad evento accertato | 500 € per treno |

Ai fini della verifica, la climatizzazione si considera funzionante qualora il treno, anche per uno solo dei suoi moduli, abbia una temperatura interna così determinata:

Temperatura impostata + 0,25 * (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.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

A partire dal 1° gennaio 2024, previa implementazione dei sistemi aziendali automatici per la misurazione dei treni commerciali circolanti con moduli non conformi, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale delle moduli dotate di impianto di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionante per ogni treno effettivamente circolato. È calcolato come rapporto tra i moduli con impianto di climatizzazione funzionante e il totale dei moduli dotate di impianto di tutti i treni circolati:

$$\%CLI_{FN} = (n^{\circ} \text{ moduli dotate di impianto funzionante} / n^{\circ} \text{ totale moduli dotate di impianto}) \cdot 100$$

| Funzionamento impianti di climatizzazione | CMQ % |
|--|--------------|
| % CLI_FN flotta nuova | 100 |
| % CLI_FN flotta restante | 75 |

L'indicatore sarà determinato come numero di giorni di guasto intercorrente tra l'apertura dell'avviso ZA di guasto (di cui al sistema di gestione della Manutenzione RSMS Rolling Stock Management System) e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati;

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di mitigazione K_x :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità (2024);
- 0,8 per il secondo anno (2025);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2026-2032)

Importo unitario della penale di:

- 500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per CLI_FN flotta

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

Indicatore %WC_AFN Accessibilità e funzionamento delle toilette:

Fino all'implementazione dei sistemi aziendali e tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate secondo le modalità in uso al momento della sottoscrizione in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive 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, se presenti più toilette) risultano in servizio/accessibili | Ad evento accertato | 500 euro per treno |

La toilette risulta in servizio/accessibile quando:

- ad inizio turno, il servizio igienico è pulito, dotato di porta 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 di accesso funzionante e corretto funzionamento degli impianti sanitari (acqua, luce).

A partire dal 1° gennaio 2024, previa implementazione dei sistemi aziendali automatici per la misurazione dei treni commerciali circolanti in modo non conforme, l'indicatore è definito come il rapporto tra il numero di toilette accessibili e funzionanti e il totale delle toilette presenti sul convoglio. I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

$$\%WC_AFN = (n^\circ \text{ toilette accessibili e funzionanti} / n^\circ \text{ totale toilette}) \cdot 100$$

| Accessibilità e funzionamento delle toilette | CMQ % |
|--|-------|
| % WC_AFN flotta | 100 |

L'indicatore sarà determinato come numero di giorni di guasto intercorrente tra l'apertura dell'avviso ZA di guasto (di cui al sistema di gestione della Manutenzione RSMS Rolling Stock Management System) e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di mitigazione K_x :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità (2024);
- 0,8 per il secondo anno (2025);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2026-2032)

Importo unitario della penale di:

- 500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per WC_AFN flotta

Indicatore %SPMR Disponibilità e fruibilità di servizi PMR

Fintanto che non saranno implementati i sistemi aziendali Ferrovie del Sud Est, per la misurazione dei treni commerciali circolanti con moduli non conformi, le penali saranno determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive 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 sulle vetture contrassegnate da apposito simbolo è presente, conforme ed utilizzabile, dotazione PMR, salvo casi di vandalismo | Ad evento accertato | 200 euro per convoglio |

A partire dal 1° gennaio 2024, previa l'implementazione dei sistemi aziendali automatici per la misurazione dei treni commerciali circolanti con moduli 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

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

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:

$$\%SPMR = \left(\frac{n^{\circ} \text{ di corse mensili accessibili e fruibili}}{n^{\circ} \text{ di corse mensili programmate accessibili}} \right) \cdot 100$$

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 presente, 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 come numero di giorni di guasto intercorrente tra l'apertura dell'avviso ZA di guasto (di cui al sistema di gestione della Manutenzione RSMS Rolling Stock Management System) e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di mitigazione K_x :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi**

- 0,5 per il primo anno di validità (2024);
- 0,8 per il secondo anno (2025);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2026-2032)

Importo unitario della penale di 500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per SPMR.

Indicatore %PAF Porte di accesso funzionanti

Fintanto che non saranno implementati i sistemi aziendali e tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

| Fattori di controllo | Modalità | Rilevazione | Penale |
|-----------------------|--|---------------------|-----------------------|
| Porte flotta nuova | Il servizio si intende reso quando ogni modulo treno (cassa) è dotato di almeno una porta esterna funzionante per lato e le porte intercomunicanti consentono il passaggio tra i moduli del treno di tutti i viaggiatori | Ad evento accertato | 300 euro per apparato |
| Porte flotta restante | Il servizio si intende reso quando ogni modulo treno (cassa) è dotato di almeno una porta esterna funzionante per lato e le porte intercomunicanti consentono il passaggio tra i moduli del treno di tutti i viaggiatori | Ad evento accertato | 200 euro per apparato |

A partire dal 1° gennaio 2024, previa implementazione dei sistemi aziendali automatici, per la misurazione dei treni commerciali circolanti con moduli non conformi, l'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili per ogni linea come percentuale delle corse effettuate con treni con porte laterali e intercomunicanti funzionanti e il numero delle corse effettuate. I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

$$\%PAF = \left(\frac{\text{n° di corse effettuate con treni con porte funzionanti}}{\text{n° di corse totali effettuate}} \right) \cdot 100$$

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 - | CMQ |
|-------------------------------|-----|

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| annuo | % |
|-------------|-----|
| %PAF Flotta | 100 |

L'indicatore sarà determinato come numero di giorni di guasto intercorrente tra l'apertura dell'avviso ZA di guasto (di cui al sistema di gestione della Manutenzione RSMS Rolling Stock Management System) e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di mitigazione K_x :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità (2024);
- 0,8 per il secondo anno (2025);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2026-2032)

Importo unitario della penale di:

- 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PAF – flotta

Indicatore %SBICI Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli)

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

$$\%SBICI = (n^\circ \text{ di corse mensili attrezzate trasporto biciclette} / n^\circ \text{ di corse mensili totali}) \cdot 100$$

| Disponibilità di servizi BICI | CMQ |
|-------------------------------|-----|
|-------------------------------|-----|

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| (non pieghevoli) - annuo | 2023 – 2032 |
|---------------------------------|--------------------|
| | % |
| % SBICI – linea FR1 | 100 |
| % SBICI – linea FR2 | 70 |
| % SBICI – linea FR3 | 50 |

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di validità (2023);
- 0,8 per il secondo anno (2024);
- 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2032)

Importo unitario della penale di 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento per SBICI

Coefficiente di mitigazione K_x :

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Fino all'adeguamento del sistema RSMS per le verifiche ispettive condotte a campione dalla Regione riguardo "Livelli minimi di comfort del materiale rotabile" ed "Accessibilità" si utilizzerà la check list sotto riportata:

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

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. _____ | |
| PULIZIA ESTERNA | 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"/> |
| PULIZIA SEDILI | C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> | C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> |
| SERVIZ. IGIENICI | C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> | C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> |
| RISC/CONDIZ. | 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"/> |
| PORTE INTERNE | 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 | | | II. RAPPRESENTANTE DELLA SOCIETÀ | | | |
| _____ | | | _____ | | | |

Legenda: C = CONFORME, NC = NON CONFORME

Penale per mancato rispetto degli obblighi di rendicontazione del contratto di servizio

In caso di mancato rispetto di quanto indicato all'articolo 8 del Contratto, circa i tempi e le modalità di invio del CER, della relazione illustrativa, dei formati di contabilità regolatoria, delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della Misura 4 della Delibera ART n. 120/2018, nonché delle certificazioni a corredo, sarà applicata una penale pari a 250,00 euro (euro duecentocinquanta/00) per ogni giorno di ritardo.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi
Penale per mancato rispetto del cronoprogramma di consegna dei nuovi treni

Il Contratto, all'Allegato 8 - Piano Investimenti, detta le scadenze per l'immissione in esercizio dei nuovi treni, secondo un apposito cronoprogramma. Il mancato rispetto di dette scadenze, laddove le cause siano imputabili a FSE, 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.

OBIETTIVO DI EFFICIENZA ED EFFICACIA OPERATIVA

Sono di seguito individuate le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di cui al PRO, se non influenzato dai fattori di contesto di cui all'allegato stesso, e le mitigazioni in caso di over- performance.

1. Indicatore 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:

Valori deflazionati al 2022

| | PRIMO PERIODO REGOLATORIO | | | | |
|--|---------------------------|-------|-------|-------|-------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| Tabella A- Indicatore di Efficienza Operativa | | | | | |
| Costo operativo per treno-km | 11,44 | 11,63 | 11,53 | 10,99 | 10,67 |

Penale/Mitigazione annua:

- 8.000 Euro se lo scostamento in eccesso/difetto è inferiore o uguale a 3 decimi;
- 16.000 Euro se lo scostamento in eccesso/difetto è superiore a 3 decimi.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

2. Indicatori di efficienza – Costi

Gli scostamenti del costo operativo per posto-km e 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:

Valori deflazionati al 2022

| | PRIMO PERIODO REGOLATORIO | | | | |
|--|---------------------------|------|------|------|------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |

Tabelle B - Indicatori di Efficacia ed Efficienza

EFFICIENZA – COSTI

| | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Costo operativo per posto-km | 0,071 | 0,076 | 0,072 | 0,061 | 0,058 |
| Costo operativo per passeggero-km | 0,586 | 0,532 | 0,473 | 0,442 | 0,428 |

Penale/Mitigazione annua:

- Costo operativo per posto-km:
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 millesimo;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 millesimo;
- Costo operativo per passeggero-km:
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 millesimi;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 millesimi;

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

Valori deflazionati al 2022

| | PRIMO PERIODO REGOLATORIO | | | | |
|--|---------------------------|------|------|------|------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni | 83,9 | 72,9 | 73,3 | 73,3 | 72,7 |
| Costi Manutenzione per treno-km | 2,391 | 2,172 | 2,150 | 2,142 | 2,128 |
| Costi Manutenzione per costi operativi | 17,2% | 18,7% | 18,7% | 19,5% | 19,9% |

Penale/Mitigazione annua:

- Costi Manutenzione per treno-km:
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 decimo;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 decimo;
- Costi Manutenzione per costi operativi:
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 punto percentuale;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 punto percentuale;
- Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni:
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 5 unità;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 5 unità;

3. Indicatori di efficienza – Ricavi

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

Valori deflazionati al 2022

| | PRIMO PERIODO REGOLATORIO | | | | |
|--|---------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| EFFICIENZA – RICAVI | | | | | |
| Ricavi da Traffico per treno km | 0,933 | 1,085 | 1,277 | 1,313 | 1,374 |
| Ricavi da Traffico per posto-km | 0,005 | 0,007 | 0,008 | 0,007 | 0,007 |
| Ricavi da Traffico per passeggero-km | 0,048 | 0,050 | 0,052 | 0,053 | 0,055 |
| Ricavi totali per treno - km | 16,227 | 16,819 | 16,665 | 16,143 | 16,099 |
| Ricavi totali per posto - km | 0,083 | 0,110 | 0,104 | 0,090 | 0,087 |
| Ricavi totali per passeggero-km | 0,830 | 0,769 | 0,684 | 0,649 | 0,645 |
| Coverage Ratio: ricavi da traffico/costi operativi | 8,1% | 9,3% | 11,1% | 12,0% | 12,9% |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

Penale/Mitigazione annua:

- **Ricavi da Traffico per treno-km:**
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 3 decimi;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 3 decimi;
- **Ricavi da Traffico per posto-km:**
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 millesimo;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 millesimo;
- **Ricavi da Traffico per passeggero-km:**
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 millesimi;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 millesimi;
- **Ricavi totali per treno-km:**
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 0,001;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 0,001;
- **Ricavi totali per passeggero-km:**
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 millesimi;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 millesimi;
- **Coverage Ratio:**
 - o 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 0,1;
 - o 8.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 0,1;

PREMI

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

Premio per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori.

| | |
|---------------------------|--|
| RISULTATO PREMIATO | Incremento o mantenimento della <i>Customer Satisfaction</i> su più indici ed obiettivi. |
|---------------------------|--|

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
 Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità,
 Mitigazioni e Premi

| | |
|--|--|
| METODO DI VERIFICA | Indagini di <i>Customer Satisfaction</i> di cui all'art. 15 comma 5 del Contratto. |
| ANNI IN CUI È PAGATO IL PREMIO | Tutti gli anni. |
| ENTITÀ MASSIMA DEL PREMIO | Valore non superiore a quello accantonato per ogni anno. |
| ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA PREMIANTE | 5.000,00 € (euro cinquemila/00) + IVA per il raggiungimento dell'obiettivo (+2 pp) per ciascun item di cui ai punti successivi rispetto all'anno precedente. |
| MODALITÀ DI RILEVAZIONE DELLA SODDISFAZIONE | <p>Saranno utilizzate le ricerche di mercato per la rilevazione della <i>Customer Satisfaction</i> dei treni che Ferrovie del Sud Est 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> <ul style="list-style-type: none"> ● Il metodo di indagine ha le seguenti caratteristiche: l'universo di riferimento è costituito dai viaggi effettuati dai viaggiatori con età superiore a 14 anni; ● verranno effettuate 2 rilevazioni nel corso dell'anno; ogni rilevazione sarà effettuata durante un periodo massimo di circa 3 settimane; ● la numerosità del campione è valutata dalla società designata alla stesura dell'analisi in modo tale da avere un campione rappresentativo per ogni rilevazione. ● Le valutazioni vengono espresse con un voto su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione: ai fini dell'attribuzione del presente premio le votazioni rilevate prese in considerazione saranno quelle pari o superiori a 7, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018. |
| DIMENSIONE MINIMA DEL CAMPIONE | Per l'assegnazione del premio saranno utilizzati i risultati di tutte le interviste andate a buon fine (questionari completati con tutte le risposte) effettuate da Ferrovie del Sud Est nel corso dell'anno, anche suddivise in più rilevazioni, che comunque non potranno essere inferiori a 1. |
| VALORE BASE | L'indagine di novembre 2022 sarà utilizzata come base per rilevare il livello di soddisfazione iniziale da |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| | |
|---|---|
| | migliorare o mantenere. |
| SOGLIA MINIMA PER IL RICONOSCIMENTO DEL PREMIO | Il premio non viene assegnato se le percentuali di viaggiatori soddisfatti (7 e oltre, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018.) sono inferiori a valori minimi stabiliti. |
| CALCOLO DEL PREMIO SPETTANTE IN BASE AI RISULTATI DELLE INDAGINI | Il premio viene assegnato se la percentuale dei viaggiatori soddisfatti aumenta di 2 pp per ogni seguente item rispetto all'anno precedente: <ul style="list-style-type: none"> ● Viaggio nel complesso ● Pulizia ● Puntualità |

Incentivo per l'incremento dei viaggi effettuati

| | |
|---|--|
| RISULTATO PREMIATO | Aumento dei viaggi effettuati misurati come numero dei biglietti/abbonamenti venduti. |
| METODO DI VERIFICA | Rilevazione delle vendite da parte di Ferrovie del Sud Est |
| AMBITO DI APPLICAZIONE | Regione Puglia |
| DEFINIZIONE DEL VALORE BASE | Valore ricavi da mercato di cui al PEF. |
| ANNI IN CUI È PAGATO L'INCENTIVO | Tutti gli anni. |
| PREMIO | € 35.000,00 (¹ Euro trentacinquemila/00) + IVA, comunque non superiore agli importi accantonati a debito per Ferrovie del Sud Est. |
| CONDIZIONE PER IL PAGAMENTO DELL'INCENTIVO | Il premio viene assegnato nel caso in cui i ricavi da mercato, al netto dell'effetto degli incrementi tariffari, superino quanto previsto a PEF dell'1%. Detto premio sarà riconosciuto solo nel caso in cui la previsione dell'art. 9 comma 4 lett a) del |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 07_Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi

| | |
|---|--|
| | Contratto sia favorevole alla Regione, nonché nel caso in cui si ricada nella art. 9 comma 4 lett b) cit. con scostamento a favore di Ferrovie del Sud Est di importo superiore al valore del premio stesso e comunque in caso di scostamento sfavorevole. |
| MODALITÀ DI CALCOLO DEL MAGGIOR INTROITO | Confronto ricavi da CER con ricavi da PEF per l'anno di riferimento |

Elenco dei Piani di intervento previsti dalla Delibera ART 16/2018

- Piano operativo sicurezza e controlleria (Misura 14);
- Piano operativo per l'accessibilità (Misura 13);
- Piano operativo lingua inglese (Misura 8);
- 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);
- Piano di intervento servizi sostitutivi (Misura 7);
- Piano Vendita e Informazioni (Misura 11).

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 08_Piano Investimenti

ALLEGATO 8

Piano Investimenti

Le parti si impegnano, ciascuna per la propria parte, a garantire il piano di investimenti condiviso e richiamato all'art. 16 "Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile" finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, all'innovazione tecnologica e alla manutenzione straordinaria di treni e depositi.

Di seguito il Cronoprogramma delle consegne ed immissione in esercizio relativo ai nuovi treni elettrici e il dettaglio dei contributi in conto capitale:

| Treni elettrici | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | Totale |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Entrate in esercizio | - | 5 | 3 | 7 | 10 | - | - | - | - | - | 25 |
| Investimento complessivo (IVA esclusa) | - | 28,60 | 18,30 | 42,70 | 61,00 | - | - | - | - | - | 150,60 |
| Contributo a carico di Regione | - | 28,60 | 18,30 | 42,70 | 61,00 | - | - | - | - | - | 150,60 |

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

Di seguito il dettaglio degli investimenti a carico di FSE:

| Piano investimenti | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | Totale |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Investimenti digitali | 0,74 | 4,82 | 1,20 | 1,20 | 2,20 | 1,16 | 0,54 | 0,16 | 0,16 | 0,16 | 12,34 |
| Manutenzione straordinaria | 2,47 | 0,25 | - | - | 7,00 | 1,60 | 19,60 | 11,20 | - | 7,00 | 49,12 |
| Spesa per investimenti a carico FSE | 3,21 | 5,07 | 1,20 | 1,20 | 9,20 | 2,76 | 20,14 | 11,36 | 0,16 | 7,16 | 61,46 |

Importi in M€

FSE è stato designato da Regione Puglia quale soggetto attuatore delle risorse derivanti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per le finalità dell'investimento "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario" definite dal Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 30 giugno 2022, n. 198. FSE ha elaborato un progetto sperimentale di trasporto integrato a idrogeno nel bacino di Gallipoli che prevede l'ingresso in servizio di 2 (due) treni H₂ e l'implementazione di un sito di stoccaggio e rifornimento nel comune di Melissano.

All'attualità il finanziamento è in corso di concretizzazione definitiva procedurale al termine della quale le Parti si accordano nell'aggiornamento del nuovo piano di investimenti e del relativo piano economico-finanziario inerente il presente contratto di servizio.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 10_Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione****ALLEGATO 10
Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione****Componenti del Comitato**

Il Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di Servizio per il Trasporto Pubblico Ferroviario di Interesse Regionale e Locale nella Regione Puglia tra Ferrovie del Sud Est e Regione Puglia anni 2023 -2032 è costituito da:

- a) due rappresentanti di FSE fra cui il Direttore della BU dell'impresa ferroviaria;
- b) due rappresentanti della Regione, a cui spetta la nomina del Presidente.

Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione Puglia, che provvede alle convocazioni anche su richiesta di FSE.

Ciascuna Parte deve formalmente comunicare all'altra Parte, prima della seduta del primo Comitato, le persone designate a rappresentarle. In caso di variazione dei nominativi, questa dovrà essere previamente comunicata all'altra Parte.

Regole di composizione

Il Comitato si intende validamente costituito con l'intervento diretto di tutti i suoi componenti, ovvero delle persone eventualmente delegate a rappresentarli.

Ogni Parte può far partecipare alle sedute del Comitato, senza diritto di voto, propri collaboratori per la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno, informando preventivamente l'altra Parte. Il Comitato può avvalersi del supporto di esperti esterni per lo svolgimento delle funzioni di sua competenza.

La partecipazione ai lavori del Comitato non comporta riconoscimento di compensi o gettoni di presenza.

Compiti del Comitato

I compiti del Comitato sono regolati nell'ambito del Contratto di Servizio.

Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti nell'ambito del Comitato. Il tentativo di conciliazione deve concludersi comunque entro il termine definito nel Contratto.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 10_Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione****Decisioni**

Le decisioni del Comitato sono prese a maggioranza dei voti.

A ciascun rappresentante delle Parti è riconosciuto uguale potere di voto.

In mancanza di accordo tra i componenti del Comitato, la questione è devoluta all'esame delle Parti.

Verbale

FSE di norma predispose una relazione di sintesi sugli argomenti all'ordine del giorno, che invia a Regione Puglia prima della data fissata per la seduta del Comitato, allo scopo di agevolare la trattazione degli stessi.

Nella prima seduta del Comitato verrà individuato il soggetto incaricato della redazione del verbale che, una volta condiviso, sarà sottoscritto dai componenti del Comitato. Il verbale dovrà indicare:

- a) Data, luogo ed ora di inizio/ fine;
- b) Ordine del giorno;
- c) Nome, cognome, ruolo ed eventuale funzione dei partecipanti;
- d) Resoconto sintetico della discussione, osservazioni delle Parti e decisioni prese.

Il verbale deve essere sottoscritto in ogni sua parte, allegati inclusi, da tutti i presenti alla seduta.

Convocazione del Comitato

Le riunioni del Comitato si svolgono, di norma, almeno con cadenza trimestrale.

Regione Puglia provvede alla convocazione, anche su richiesta di FSE. In quest'ultimo caso, la convocazione deve avvenire entro 15 giorni dalla richiesta.

Può inoltre essere convocato in qualsiasi momento, qualora se ne ravvisi la necessità, su proposta di una delle Parti.

La nota di convocazione con l'ordine del giorno deve pervenire via PEC ed e-mail ai componenti del Comitato di norma almeno 10 giorni prima della data fissata.

Nei casi di particolare urgenza, concordati tra le Parti, tale intervallo può ridursi in misura congrua all'oggettiva necessità.

Le Parti nel corso di una seduta del Comitato possono definire nel verbale la data, l'ora, il luogo e l'ordine del giorno della seduta successiva; in tal caso, il verbale equivale a convocazione.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 10_Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione

Nel caso in cui una Parte proponga la convocazione di una seduta del Comitato per più di due volte senza esito, decorsi 45 giorni dall'ultima richiesta, la Parte richiedente potrà comunque dare seguito e adottare direttamente gli atti conseguenti, senza conseguenze in capo alla Parte diligente.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 11 _ Schema Carta dei Servizi****ALLEGATO 11****Schema Carta dei Servizi Ferrovie del Sud Est**

1. Presentazione dell'Azienda
2. I Principi Fondamentali
3. Informazioni sintetiche sui servizi offerti
4. Obiettivi
5. Aspetti relazionali con FSE
6. Tutela dei passeggeri
7. I Diritti e i Doveri del passeggero
8. Customer Satisfaction

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
 Allegato 12_Procedure di aggiornamento del programma di esercizio

ALLEGATO 12

Procedure di aggiornamento del programma di esercizio

Si riporta di seguito, in forma tabellare, la procedura per la formazione e l'eventuale adeguamento intermedio dell'orario annuale, che le Parti intendono adottare nell'ambito del presente Contratto di Servizio, di cui al PIR (Prospetto Informativo della Rete) del Gestore dell'Infrastruttura.

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

| Step | Scadenza | Attività |
|-------------|---|---|
| 1 | Entro il 10 marzo | Ferrovie del Sud Est e Regione Puglia concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'orario del successivo mese di dicembre. |
| 2 | Mese di aprile <i>(Per l'IF, scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo della Rete-PIR)</i> | Ferrovie del Sud Est presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa. |
| 3 | Mese di luglio Entro 15 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI <i>(Per il GI, scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo della Rete-PIR)</i> | Ferrovie del Sud Est trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e Ferrovie del Sud Est concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nel caso sia necessario presentare osservazioni al GI. |
| 4 | Fine luglio (entro 10 giorni dalla comunicazione di Ferrovie del Sud Est relativamente al progetto orario trasmesso dal GI) | La Regione invia a Ferrovie del Sud Est un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che Ferrovie del Sud Est invierà al GI entro la prima settimana di agosto (Per l'IF, |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 12_Procedure di aggiornamento del programma di esercizio

| | | |
|---|---|---|
| | | scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo della Rete-PIR). |
| 5 | <p>Mese di novembre</p> <p>Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI</p> <p><i>(Per il GI, scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo della Rete-PIR)</i></p> | Ferrovie del Sud Est trasmette alla Regione il progetto orario definitivo approvato dal GI. |

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

| Step | Scadenza | Attività |
|------|---|---|
| 1 | 5 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell’orario in corso di validità | Ferrovie del Sud Est e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l’adeguamento intermedio dell’orario in corso di validità. |
| 2 | 4 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell’orario in corso di validità <i>(scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo della Rete-PIR)</i> | Ferrovie del Sud Est presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa. |
| 3 | Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI <i>(Per il GI, scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo della Rete-PIR)</i> | Ferrovie del Sud Est trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e Ferrovie del Sud Est concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nel caso sia necessario presentare osservazioni al GI. |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 12_Procedure di aggiornamento del programma di esercizio**

| | | |
|----------|--|---|
| 4 | Entro 10 giorni dalla comunicazione di Ferrovie del Sud Est relativamente al progetto orario trasmesso dal GI (punto 3) | La Regione invia a Ferrovie del Sud Est un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che Ferrovie del Sud Est invierà al GI entro i termini pubblicati nel Prospetto Informativo Rete-PIR. |
|----------|--|---|

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 13_Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse

ALLEGATO 13

**Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse –
Misura 7 della Delibera ART 16/2018**

Obiettivi ed impegni

Il Piano è 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.

In particolare, il Piano definisce:

- le casistiche di disservizio;
- le procedure adottate e le modalità organizzative;
- le modalità di accesso al servizio sostitutivo;
- le modalità di gestione della relativa informativa e delle comunicazioni agli utenti e alla Regione Puglia;
- le condizioni di assistenza ai passeggeri.

Casistiche di disservizio

Con riferimento all’art. 5 del presente Contratto di Servizio, si individuano due casistiche di disservizio che determinano differenti modalità di sostituzione:

- interruzione di linea: programma di sostituzione. Laddove sia necessaria una rimodulazione dell’offerta, è definito un programma di esercizio straordinario, messo a punto da FSE e, laddove possibile, concordato con la Regione Puglia, anche con eventuale aggiornamento dei sistemi di vendita in relazione alla durata dell’interruzione stessa;
- soppressione di treno: sostituzione del treno soppresso, anche parziale, con treno successivo e/o autoservizio sostitutivo (laddove non sostituito da treno successivo). I casi in cui è possibile prevedere la sostituzione di un treno soppresso con quello successivo sono individuati dall’allegato 1 “Programma di Esercizio”, come meglio si dirà nel prosieguo (§ Programmazione del Servizio Sostitutivo).

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 13_Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse****Procedure adottate – documentazione di riferimento**

FSE ha assunto la decisione strategica di implementare e mantenere attivo un Sistema Integrato di Gestione Sicurezze e Qualità (SIGSQ, laddove con il termine “Sicurezze” si intende sicurezza di esercizio, salute e sicurezza sul lavoro e sicurezza ambientale).

Il **SIGSQ**, conformemente sia alle norme cogenti di Sicurezza di Esercizio, che ai requisiti degli standard UNI EN ISO 9001, 14001, UNI ISO 45001, è stato implementato da FSE allo scopo di tendere a valori nulli di incidentalità, migliorare continuamente le proprie prestazioni nei confronti dei clienti e di tutti gli stakeholder, valorizzare e tutelare l’ambiente e la salute e sicurezza dei lavoratori, mettendo a disposizione tutte le risorse necessarie (informazioni, risorse umane, industriali e finanziarie).

Per il recupero di un treno fermo in linea FSE ha emesso il documento BUTF.D.IO.009 “*Istruzione operativa per il soccorso ai treni*” del 30.09.2020.

FSE affida al fornitore individuato gli autoservizi sostitutivi in caso di interruzioni e soppressioni accidentali anche parziali. Qualora il fornitore individuato non riesca a svolgere direttamente il servizio, si avvale di fornitori sub-affidatari individuati tra gli iscritti ad un Sistema di Qualificazione ai sensi della vigente normativa in materia di Contratti pubblici.

L’attivazione degli autoservizi sostitutivi, in occasione di eventi accidentali che interferiscono con la regolare circolazione dei treni e che ne determinano la soppressione, è affidata alla Sala Operativa del Trasporto Ferroviario di FSE, che provvede ad attivare il fornitore del servizio.

Programmazione del Servizio Sostitutivo

Il Contratto di Servizio, all’Allegato 1 “Programma di Esercizio”, individua, in funzione del distanziamento temporale rispetto alla corsa successiva, i treni che possono essere sostituiti, in caso di soppressione, con il treno successivo.

Tale allegato è stato predisposto considerando la corsa immediatamente successiva a quella soppressa come la modalità con la quale offrire un adeguato servizio sostitutivo, se è programmata entro (\leq) 60 minuti dalla corsa soppressa, come tempo massimo di arrivo nella prima stazione successiva interessata dalla soppressione della corsa, ed effettua le stesse fermate.

Nel caso in cui il treno soppresso non possa essere sostituito con il successivo treno nei termini di cui sopra, la Sala Operativa del Trasporto Ferroviario programma e gestisce l’autoservizio, tenendo conto di tutti gli elementi utili a minimizzare il disservizio.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 13_Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse**

In particolare:

- numero di mezzi proporzionato al numero di passeggeri del treno soppresso;
- condizioni di accessibilità e comfort quanto più possibile equivalenti al servizio soppresso al fine di garantire il raggiungimento della destinazione anche alle persone con mobilità ridotta (PMR), nonché garantire equivalenti servizi di assistenza;
- copertura di tutte le fermate previste dal treno soppresso;
- organizzazione, laddove possibile, del servizio sostitutivo differenziato, in ragione della lunghezza del percorso del treno soppresso, con corse sostitutive di tipo diretto per le relazioni più lunghe in modo da contenere l'aumento del tempo di percorrenza rispetto al treno soppresso.

Con riferimento al tempo di attesa del servizio sostitutivo, si condivide con la Regione Puglia l'obiettivo di perseguire progressivamente il pieno allineamento con quanto disposto dalla Delibera ART 16/2018 che le condizioni del contesto di riferimento attuale non rendono fattibile.

In particolare, occorre tener conto che, in base alla procedura in uso, il macchinista - con la modulistica e la strumentazione attualmente a disposizione - ha bisogno di almeno 15 minuti per poter accertare l'effettiva impossibilità del treno a proseguire. Una volta confermati il fermo e la necessità di sostituzione, la Sala Operativa del Trasporto Ferroviario attiva la procedura di individuazione del servizio sostitutivo: individuata la disponibilità, il fornitore si attiva con l'invio dei mezzi sul luogo richiesto da cui far partire il servizio di autosostituzione, che potrebbe essere anche molto distante dal luogo dove stazionano i mezzi da utilizzare per la sostituzione.

Inoltre, è opportuno considerare che sono numerosi i fattori che intervengono per rendere dilatato e - in molti casi indeterminabile a priori - il tempo di intervento, come:

- l'eventuale numerosità dei passeggeri a bordo, in particolari orari e/o periodi dell'anno, che è direttamente più che proporzionale alla difficoltà di operare un intervento tempestivo;
- la scarsa capillarità dei depositi autobus delle imprese di trasporto su gomma operanti nel territorio, che rendono pertanto lunghi i percorsi di invio;
- le condizioni di traffico che, in determinate fasce orarie, rendono imprevedibili i tempi di arrivo sul luogo dei servizi sostitutivi;

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 13_Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse**

- i percorsi stradali che, in determinati bacini di traffico ferroviario, rendono più lungo il viaggio stradale rispetto a quello ferroviario (del treno successivo, ancorché non previsto entro i 30 minuti);
- la stagionalità, il giorno feriale o festivo in cui avviene la sostituzione;
- l'orario della richiesta di intervento, che laddove coincida con la fascia di maggior utilizzo dei bus da parte dello stesso fornitore per propri servizi o orari notturni, non consente un intervento tempestivo.

Alla luce di quanto sopra esposto, si fissa pertanto il tempo di intervento per il primo periodo (di tre anni) pari a 60 minuti per le linee FR1, FR2, FR3.

Per la clientela a bordo del treno soppresso, se fermo in linea, la Sala Operativa del Trasporto Ferroviario in accordo con il PdB si attiva affinché si effettui, laddove possibile, il trasbordo in linea, oppure il trasbordo su autobus sostitutivo o il ricorso ad un locomotore di soccorso che consenta di far arrivare il treno nella prima stazione utile, dove i viaggiatori potranno proseguire con il viaggio.

Modalità di accesso al servizio sostitutivo

Laddove possibile per le condizioni stradali e di sicurezza del viaggiatore, l'autobus effettua la fermata nei pressi della stazione/fermata ferroviaria; se distante, è affissa apposita informazione statica in stazione, riportante il punto di fermata dell'autobus.

Nell'Allegato 13/a "**Punti di fermata dei servizi sostitutivi distanti dalla stazione/fermata**", è riportato l'elenco dei punti di fermata del servizio sostitutivo distanti dalla stazione/fermata ferroviaria. In caso di assenza del livello minimo di sicurezza stradale o di inaccessibilità connessa alla viabilità, in assoluto o in relazione alla dimensione degli automezzi sostitutivi, il punto di fermata del servizio sostitutivo è stato individuato nella più prossima area utile.

L'impossibilità del servizio sostitutivo, condivisa con la Regione, è adeguatamente comunicata in stazione. La Regione si farà promotrice con l'amministrazione competente affinché siano realizzate le necessarie condizioni di sicurezza e segnaletica nei punti di fermata sopra citati al fine di superare l'esclusione descritta.

L'accesso al servizio sostitutivo è garantito, con lo stesso titolo di viaggio del servizio sostituito.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 13_Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse**

Nel caso di PMR con impossibilità a viaggiare con autobus, viene predisposto dalla Sala Operativa del Trasporto Ferroviario un servizio dedicato con Taxi/NCC.

Modalità di gestione della relativa informativa e delle comunicazioni agli utenti e alla Regione

Al momento dell'avvenimento che determina l'anomalia alla circolazione, si avvisa la clientela fornendo informazioni puntuali, esaustive ed aggiornate, da garantire agli utenti in forma dinamica, tempestivamente in occasione di ogni singolo disservizio, a bordo dei treni e a terra presso gli impianti di stazione e fermata, sino al compiuto ripristino della regolarità del servizio.

In particolare, la clientela viene informata:

- a bordo treno: il capo treno riceve le informazioni dalla Sala Operativa, che ha cura di tenerlo costantemente aggiornato sulla situazione. Per i passeggeri a bordo del treno, l'informazione viene fornita dal personale di bordo, sia con il ricorso al sistema di diffusione sonora presenti a bordo, sia personalmente, attraversando le carrozze, avendo particolare cura per le persone con menomazioni uditive.
Il personale di bordo assicura, non appena ne sia reso edotto, l'informazione circa la causa della soppressione, l'indicazione delle modalità di sostituzione e delle motivazioni che hanno portato alla soppressione stessa; la prima informazione, anche se non completa, viene fornita appena il treno è fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti e successivamente si provvede all'aggiornamento ogni 15 minuti;
- in stazione: l'informazione viene fornita dal Gestore dell'Infrastruttura attraverso annunci sonori
- È disponibile in via sperimentale sul sito web istituzionale una web app per il monitoraggio della circolazione dei treni in tempo reale.

La modalità di comunicazione alla Regione segue quanto definito nel testo contrattuale.

Condizioni di assistenza ai passeggeri

In caso di anomalie alla circolazione, la prima assistenza a bordo dei treni viene fornita dal personale di bordo, mentre nelle stazioni e fermate presenziate è effettuata dal personale di assistenza.

E' attiva l'assistenza via chat sulla pagina Facebook ufficiale di Ferrovie del Sud Est, su cui i clienti possono chiedere informazioni e ricevere assistenza in tempo reale.

E' attivo un numero verde gratuito dedicato ai clienti e a tutte le loro richieste di informazioni.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 13_Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse**

Con l'obiettivo di rendere maggiormente efficace ed efficiente il processo di assistenza alla clientela, a partire dal 2019 è operativa la Sala Operativa Commerciale e Customer Care, una struttura operativa per il presidio delle attività di informazione e customer care svolte sul territorio che, operando a stretto contatto con la Sala Operativa del Trasporto Ferroviario e del Gestore Infrastruttura, coordina le attività dei presidi di personale sul territorio e dell'informazione al pubblico sui canali aziendali, con particolare riferimento all'infomobilità e al supporto dei flussi di social media caring.

Interventi di sviluppo

Quanto sopra esposto, seppur revisionabile ad ogni annualità con riferimento alla programmazione annuale dell'offerta, costituisce il riferimento operativo di breve periodo (3 anni).

Per gli interventi di più lungo periodo, considerando il rapido sviluppo tecnologico e la rapida obsolescenza dei sistemi, si ipotizza che nel prossimo futuro l'informazione digitalizzata prenda sempre più piede, fino a diventare di fatto l'unico canale di informazione. Pertanto, tutti gli interventi in qualche modo ipotizzabili saranno concentrati sul canale telematico. Tale proiezione sarà comunque oggetto di definizione nell'ambito delle revisioni periodiche del Piano.

Costi e modalità di finanziamento

Gli interventi descritti nel breve periodo sono ricompresi, in linea di massima, nel PEF allegato al presente Contratto di Servizio.

Laddove i costi degli interventi non sono ancora stati quantificati né sono state individuate le specifiche fonti di finanziamento, dovranno essere individuate tra le Parti. A tale scopo si potrà valutare la possibilità di ricorrere all'utilizzo delle penali dovute da Ferrovie del Sud Est per le prestazioni oggetto del presente Contratto di Servizio, nonché agli accantonamenti a credito della Stessa.

La valutazione del singolo provvedimento relativo agli interventi in esame è comunque rimandata alle sedute del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, di cui al Contratto di Servizio.

Situazioni particolari, nuove richieste di intervento, così come gli sviluppi a lungo termine potranno essere condivisi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, che dovrà individuare le ulteriori forme di compensazione.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 13_Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse

Monitoraggio

Gli impegni presi nel Piano saranno monitorati periodicamente nell'ambito di un apposito incontro del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto.

Revisione ed aggiornamenti

Il presente Piano sarà aggiornato almeno ogni tre anni e condiviso con la Regione nell'ambito di un apposito incontro del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 13_Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse****ALLEGATO 13/a - Tabella "Punti di fermata dei servizi sostitutivi distanti dalla stazione/fermata"**

Per le stazioni/fermate non riportate nell'elenco di cui alla tabella seguente, il punto di fermata del servizio sostitutivo sarà effettuato presso il piazzale stazione.

| Località | Punto di fermata |
|---------------------------|---|
| Bari FS | Via Extramurale Capruzzi altezza Largo Sorrentino |
| Bari Sud Est | via G. Oberdan 17 |
| Mungivacca | Via Amendola prossimità Oleificio Rubino |
| Triggiano | Complanare Est SS100 (Isola Ecologica) |
| Capurso | Largo San Francesco (altezza municipio) |
| Rutigliano | Via Aldo Moro (altezza ist. Montale) |
| Conversano | V. Paolotti presso istituti scuola secondaria |
| Castellana Grotte | Via Conversano (altezza Bar Pineta) |
| Grotte di Castellana | Via Emigrati Castellanesi (rondò Via Grotte) |
| Putignano in M.Laureto | non effettuata |
| Noci | Via Giuseppe di Vittorio, 13 |
| Martina F. Colonne Grassi | S.S. 172 altezza Colonne Grassi |
| San Paolo | S.S. 172 bivio Contrada Lanzo |
| Crispiano | Via Madonna del Carmine, 5 |
| Statte | Circonvallazione Ventrelli ang. Via Bainsizza |
| Mungivacca | Via Amendola prossimità Oleificio Rubino |
| Bari Ceglie Carbonara | non effettuata |
| Bari La Fitta | non effettuata |
| Valenzano | Via Don Luigi Sturzo |
| Valenzano Lamie | Piazza Giulio Cesare |
| Casamassima | Piazza Aldo Moro |
| Sammichele | Via Donato Bianco 17 |
| Turi | Via Santa Maria Assunta ang. stazione |
| Cisternino | Via Clarizia 28 |
| Pascarosa | non effettuata |
| Capece | non effettuata |
| Francavilla Fontana | Via Filippo d'Angiò, 14 |
| S.Pancrazio | Piazza Umberto |
| Guagnano | via Provinciale |
| Campi Salentina | Via Di Palma 10 |
| Novoli | via Lucania (villetta) |
| Lecce FS | via Don Bosco angolo via Oronzo Quarta |
| Novoli | via Lucania (villetta) |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 13_Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse

| | |
|-------------------------|--|
| Carmiano - Magliano | Dir.Gagliano (via S. Martino incr.Via staz.)/Dir.Novoli (via staz. incr.Via villafranca) |
| Copertino | via E. Menga (Castello) |
| Nardò Città | via XX Settembre, 108 |
| Galatone | via Savoia, 27 |
| Secli N.A. | Neviano via Graziani, 3 |
| Tuglie | via Martiri di Marcinelle, 3 |
| Racale-Alliste | Via Gallipoli prossimità PL |
| Taviano | Via Regina Margherita angolo via Stazione |
| Gallipoli Baia Verde | non effettuata |
| Gallipoli Via Salento | non effettuata |
| Lecce FS | via Don Bosco angolo via Oronzo Quarta |
| S. Cesario | Via Ferrovia, altezza civ. 86 |
| S.Donato | Via Roma 130, angolo via Nino Bixio |
| Galugnano | via Provinciale, 63 nei pressi della farmacia |
| Sternatia | Via Roma, presso Piazza Dante A. |
| Soletto | Viale Italia 43 nei pressi dell'ufficio postale |
| Sannicola | Via delle viole presso Villa Excelsa |
| Alezio | Via Nanni incrocio via Gallipoli |
| Gallipoli via Agrigento | Via Agrigento presso fermata ferroviaria |
| Muro Leccese | via Indipendenza, 109 |
| Sanarica | via Roma, 60 |
| Poggiardo | piazza Episcopo |
| Spongano | via Congregazione, 100 |
| Andrano-Castiglione | via Italia. 133 |
| Tiggiano | via De Gasperi, 45 |
| Alessano C. | via Roma, 2 |
| Bagnolo del Salento | Via Kennedy, 26 |
| Cannole | Via Bagnolo 89 |
| Giurdignano | non effettuata |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni****ALLEGATO 14****Piano di intervento vendita ed informazioni****ex Delibera ART 16/2018 - Misura 11 punto 12****Obiettivi ed impegni**

Il Piano ha ad oggetto le azioni da attivare per migliorare l'esperienza di viaggio della clientela, facilitando l'informazione prima del viaggio e l'acquisto dei biglietti e abbonamenti, in modo da rendere estremamente semplice e capillare l'utilizzo del treno.

L'attuale sistema di informazione e vendita commerciale è caratterizzato da un elevato livello di capillarità.

Le scelte operate negli anni hanno consentito un progressivo efficientamento dei costi unitamente all'incremento dei punti vendita, in ragione delle strategie commerciali adottate, delle nuove tecnologie disponibili e degli investimenti operati.

La Delibera ART 16/2018 individua specifici parametri di valutazione dell'accessibilità all'acquisto.

In tal senso, è obiettivo di FSE e della Regione Puglia traguardare la progressiva piena rispondenza alle previsioni della suddetta Delibera, favorendo le condizioni tali per limitare il più possibile, e circoscrivendolo quindi a casi limite, l'acquisto a bordo senza maggiorazione, che non si coniuga con le politiche di contolleria, sicurezza e lotta all'evasione poste in essere già negli ultimi anni. A tale riguardo, Ferrovie del Sud Est opera nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento UE 782 /2021 e tenuto conto in particolare dell'art. 10 comma 4 del Decreto Legislativo 70/2014, disponendo quindi l'acquisto a bordo senza maggiorazione nei casi previsti. Le Condizioni Generali di Trasporto di Ferrovie del Sud Est tengono conto di queste prescrizioni.

L'esperienza maturata e i dati raccolti hanno dimostrato che, soprattutto nelle tratte ad alta frequentazione, la possibilità di acquisto a bordo treno senza maggiorazione rappresenta un forte deterrente all'acquisto del biglietto prima di salire a bordo, anche laddove possibile, così favorendo casi di evasione ed elusione e rendendo più complicata l'attività di contolleria, a discapito della sicurezza dei viaggiatori e del personale di bordo.

Gli obiettivi del presente Piano di Intervento sono relativi a:

1) INCREMENTO DEL LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ COMMERCIALE

Porre in essere tutte le azioni che possano nel breve (triennio 2023-2025) e medio/lungo periodo (restante periodo contrattuale) - in forza degli interventi e secondo le tempistiche dettagliate nel prosieguo - assicurare che le stazioni/fermate ricadenti nel territorio servito da Ferrovie del Sud Est siano dotate di almeno un canale di vendita a terra, salvo i casi limite da determinare in ragione delle frequentazioni e/o delle caratteristiche del contesto territoriale, considerato che il canale di vendita on line è già sempre assicurato.

2) INCREMENTO DELLA VENDITA DIGITALIZZATA

FSE, si è dotata di un sistema di vendita attraverso i canali telematici che hanno visto crescere rapidamente negli ultimi anni la quota di vendite e che sono caratterizzati da un livello di soddisfazione nell'uso molto

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni

alto, che riguarda non soltanto la clientela più giovane, consentendo al viaggiatore di qualunque fascia di età di procedere all'acquisto del titolo di viaggio ovunque si trovi, anche comodamente da casa.

In un'ottica di sempre crescente telematizzazione, FSE intende incrementare le possibilità di acquisto digitale recependo tutte le attività future che verranno implementate in merito dalle società del Gruppo FS di cui fa parte.

3) REALIZZAZIONE DELL'EFFICIENTAMENTO DEL PROCESSO DI VENDITA

L'obiettivo di incremento dell'accessibilità commerciale che il Piano si pone di realizzare è perseguito puntando a contemperare le esigenze di efficientamento del processo di vendita che FSE persegue. Al fine di raggiungere tale equilibrio gli interventi, dettagliati nel prosieguo, sono stati previsti secondo tempistiche che consentono di perseguire l'efficientamento, mantenendo qualità e attrattività del servizio e garantendo ai passeggeri la massima accessibilità commerciale. Altri interventi potranno essere condivisi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, che dovrà determinare le condizioni per garantire l'equilibrio economico finanziario del Contratto.

4) RICERCA DELLA SOLIDITA' DELLA RETE DI VENDITA

Esaminate le singole realtà e verificata l'assenza di situazioni di microcriminalità, tali da compromettere la rete di vendita, le parti concordano in via cautelativa che nel caso in cui si dovessero verificare situazioni di criticità, valuteranno di concerto quali azioni mettere in campo per il ripristino dell'efficienza della rete di vendita.

5) RAGGIUNGERE LA PIENA RISPONDENZA DELLE COMUNICAZIONI ALLE INDICAZIONI DELLA DELIBERA ART 16/2018

FSE assicura, attraverso i canali di vendita intermediata e disintermediata (ovvero senza un operatore che provveda alla vendita), che adottano la piattaforma di vendita PICO di Trenitalia, l'informazione utile ai viaggiatori per conoscere, programmare e scegliere il proprio viaggio, secondo i diversi parametri di gradimento.

La restante rete di vendita si configura di fatto come una rete di distribuzione, a cui il viaggiatore accede avendo già pianificato il proprio itinerario di viaggio.

Con riferimento alla Delibera ART 16/2018, rispetto alla quale FSE è impegnata in un continuo miglioramento, l'informazione al passeggero in ogni fase del viaggio costituisce un obiettivo primario per garantire una comunicazione sempre più facile, completa e integrata, tenuto conto anche degli sviluppi informatici che si intende porre in essere come dei conseguenti costi.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Ricognizione del sistema di vendita presente sul territorio della Puglia

Ad avvio del Contratto, in Puglia la rete di vendita FSE è costituita da una biglietteria FSE, biglietterie self-service, biglietterie Trenitalia e rivenditori privati convenzionati (agenzie di viaggio, punti vendita a terra):

- n. 1 biglietteria gestita in Puglia da FSE;
- n. 35 biglietterie self-service gestite da Ferrovie del Sud Est;

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni

- biglietterie self-service gestite da Trenitalia presenti anche nelle stazioni comuni a FSE (Bari Centrale, Lecce, Taranto e Francavilla Fontana);
- biglietterie Trenitalia operative al momento nelle stazioni di Lecce, Taranto, Brindisi, Bari, Barletta e Foggia;
- tutti i Punti Vendita autorizzati dei circuiti Punto Servizi, Mooney, LIS e convenzionati con Trenitalia;
- tutte le agenzie di viaggio autorizzate da Trenitalia.

Ricognizione del livello delle informazioni

La Delibera ART 16/2018 individua le condizioni minime di informazione, distinguendole tra prima del viaggio e durante il viaggio e tra statiche e dinamiche, che devono essere garantite con un diverso livello di dettaglio per canale di comunicazione e tipologia (statiche e dinamiche), secondo quanto previsto nelle tabelle sottostanti

Informazioni pre-viaggio statiche e dinamiche

| Nr Ordine | Tipologia di informazione | Biglietteria in stazione | Biglietteria self service | Contact center | Sito internet | Mobile APP | Agenzie di viaggio | Punti vendita convenzionati |
|-----------|---------------------------|--|---------------------------|----------------|---------------|------------|--------------------|-----------------------------|
| STATICHE | 1 | Condizioni generali di trasporto | x | | x | x | | x |
| | 2 | Indicazione delle modalità di consultazione delle Condizioni Generali di Trasporto | | x | | | x | |
| | 3 | Modalità di acquisto dei titoli di viaggio incluse quelle di acquisto a bordo treno | x | | x | x | x | |
| | 4 | Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza | x | x | x | x | x | x |
| | 5 | Indicazione dei canali di contatto per la richiesta di informazioni da parte dell'utenza | x | | | x | x | |
| | 6 | Sistema tariffario vigente: livelli, articolazione, sconti quantità (abbonamenti), integrazione con altri biglietti (riferimenti legislativi o regolamentari, criteri e formule di calcolo, esemplificazioni per distanze chilometriche); costo eventuali servizi aggiuntivi | x | | x | x | | |
| | 7 | Modalità di consultazione della carta dei 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 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni

| 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 |
| | 18 | Elenco dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero | 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</i> (GRI) | | | | x | | |
| | DINAMICHE | 26 | Orari degli arrivi e delle partenze relativi alla stazione o fermata, aggiornati ad ogni variazione | | | x | x | x |
| 27 | | Binario di arrivo e partenza dei treni | | | x | x | x | |
| 28 | | Indicazione di ritardi, cancellazioni e soppressioni rispetto a quelli programmati aggiornati ad ogni variazione | | | x | x | x | |
| 29 | | Attività programmate o meno che potrebbero interrompere o ritardare il servizio di trasporto | | | x | x | | |

Informazioni durante il viaggio: 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 |

Si condivide con la Regione l'obiettivo di perseguire progressivamente il pieno allineamento a quanto disposto dalla delibera ART 16/2018, nel breve periodo (2023-2025).

Con riferimento all'informazione relativa a "indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza nei confronti dell'IF" e "procedure per presentazione di reclami all'Autorità di Regolazione dei Trasporti", FSE ha redatto un avviso in lingua italiana/inglese "Come presentare un Reclamo", esposto a bordo treno.

Inoltre in tutte le risposte ai reclami della clientela, il viaggiatore è informato sulla possibilità di presentare segnalazioni all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ai sensi del Regolamento UE-782/2021 relativo ai diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, mediante il Sistema Telematico di Acquisizione Reclami (SiTe), accessibile dal sito www.autorita-trasporti.it ovvero inviando l'apposito "Modulo di

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni

reclamo” - disponibile sullo stesso sito internet dell’ART – all’indirizzo di Via Nizza 230, 10126 Torino, o tramite posta elettronica all’indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it.”

Informazioni durante il viaggio: dinamiche

| | Nr Ordine | Tipologia di informazione | Note |
|------------------|---|--|--|
| DINAMICHE | 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 |
| | 40 | Treno fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti | -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. |
| | 41 | Soppressione del treno e indicazione delle modalità di sostituzione | |
| | 42 | Eventuale servizio di assistenza con erogazione di generi di conforto | |

Il personale di bordo di FSE mette in atto azioni tali da garantire la conformità a quanto disposto dalla richiamata Delibera. In occasione di avvenimenti che determinino anomalie alla circolazione, alla clientela sono fornite tempestivamente informazioni puntuali, esaustive ed aggiornate, sino al compiuto ripristino della regolarità del servizio.

In caso di anomalità della circolazione, la prima informazione, anche se non completa, viene fornita dal personale di bordo appena il treno è fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti e successivamente si provvede all’aggiornamento ogni 15 minuti. Il personale di bordo inoltre assicura, non appena ne sia reso edotto, l’informazione circa la causa del ritardo o della soppressione, e in quest’ultimo caso l’indicazione delle modalità di sostituzione.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni

Inoltre, sulla pagina Circolazione in Tempo Reale, raggiungibile sul sito fseonline.it, il viaggiatore può verificare in tempo reale lo stato del traffico ferroviario regionale FSE e l'andamento del proprio treno.

Sullo stesso sito FSE pubblica, le modifiche programmate alla circolazione in funzione dei lavori del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria.

Dal 2024 è prevista la progressiva fornitura di 7 treni POP dotati di sistema OBoE, che permette di fornire all'utenza informazioni in tempo reale sulla marcia del treno, con eventuali comunicazioni sulla perturbazione del traffico ferroviario e le principali coincidenze. Entro il 2029 si prevede l'attrezzaggio dell'intera flotta FSE con il sistema OBoE.

Interventi operativi di breve periodo

Breve termine: (2023 – 2025)

Si prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta attraverso il potenziamento dei canali alternativi alle biglietterie fisiche (quali sito FSE, App e biglietterie self-service), elaborati anche alla luce della progressiva digitalizzazione dell'acquisto dei titoli di viaggio.

INTERVENTI SULLA RETE DI VENDITA

AZIONE Ampliamento dei self-service in Stazione

Aumento del parco macchine self-service del 20% entro il 2025 a rinforzo dell'attuale rete – **Ampliamento delle attività della rete di vendita indiretta (Punti Vendita Terzi)**

Con riferimento ai Punti Vendita Terzi, nel primo periodo del presente Piano, è previsto un upgrade della dotazione elettronica dei PVT che consentirà l'ampliamento delle tipologie di titoli di viaggio acquistabili, così come dei secondi contatti, nonché la possibilità di acquistare anche biglietti di corsa semplice per treni contingentati.

AZIONE - Sviluppo vendita prodotti sulla piattaforma PICO

La piattaforma di vendita PICO gestisce centralmente tutti i sistemi di vendita diretti e il sistema di controllo e verifica a bordo treno, nonché, con appositi sistemi di interfacciamento, con altre reti informatiche di distribuzione, come nel caso delle attività commerciali aderenti alle reti Sir Servizi in Rete2001 Srl e Mooney Servizi SpA, attivi già da diversi anni e che hanno consentito di estendere la rete di vendita terza a circa 70.000 punti vendita in Italia.

Il sistema di vendita Pico ha inoltre sviluppato la modalità Multicompany, che consente di commercializzare i prodotti di altre imprese, con indicazione del logo e della partita iva del vettore di riferimento (Trenitalia si qualifica quindi come distributore di titoli altrui).

Tale funzionalità consente di estendere i prodotti e quindi le possibilità di viaggio offerte dal motore di vendita, ampliando i confini di operabilità dall'offerta di Trenitalia a – potenzialmente – l'offerta di tutti i vettori di trasporto nazionali: Pico proietta il sistema di vendita Trenitalia quindi a portale nazionale della

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni**

mobilità. Già oggi Pico offre soluzioni di vendita specifica per Trenord, Ferrovie Sud Est e Trenitalia Tper con un buon riscontro da parte della clientela sia in termini di volumi di vendita che di soddisfazione.

AZIONE – Attività di post-vendita: la Conciliazione Paritetica

Ferrovie del Sud Est ha avviato la procedura di risoluzione non giurisdizionale delle controversie (ADR) tra operatori e utenti. La procedura prevede che, occorre tentare la conciliazione dinanzi al servizio ADR (Alternative Dispute Resolution) dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti- ART. La procedura di conciliazione, infatti, offre ai passeggeri del trasporto regionale, non soddisfatti della risposta ad un reclamo, una soluzione rapida, semplice e gratuita per approfondire le loro contestazioni ed individuare, sulla base di criteri equitativi, la giusta composizione di eventuali controversie.

INTERVENTI SULL'INFORMAZIONE

Ferrovie del Sud Est garantisce ai viaggiatori un adeguato sistema di informazione sia a terra che a bordo treno, nonché sul sito internet aziendale, in grado di supportare ed orientare il viaggiatore sia in condizioni di normalità che in situazioni di difficoltà ed anomalità di circolazione.

AZIONE – Rete di vendita: miglioramento della consultazione e geolocalizzazione

FSE, per agevolare la consultazione da parte dei viaggiatori della propria rete di vendita, ha in corso di adozione in via sperimentale le seguenti azioni:

- miglioramento del contenuto informativo delle locandine già presenti nelle stazioni/fermate non dotate di adeguati canali di vendita (cioè sprovviste di biglietteria, anche self-service "full", oltre che sprovviste di un punto vendita terzo entro i 350 metri stazioni), inserendo al loro interno anche un rimando al sito web aziendale.
- Miglioramento della pagina web "Punti vendita e biglietterie" presente sul sito web aziendale, con un maggiore dettaglio delle informazioni.

Ferrovie del Sud Est, a seguito di tali aggiornamenti, ha attivato un servizio erogato tramite il call center gratuito contattabile al numero verde 800 07 9090 - dedicato a fornire informazioni con riferimento alle stazioni/fermate non dotate di adeguati canali di vendita. In tal caso, i passeggeri impossibilitati ad accedere all'informazione via web, possono telefonare al numero verde e ricevere informazioni dall'operatore circa l'indirizzo e gli orari di apertura del punto vendita terzo più vicino alla stazione oppure rispetto alla propria geolocalizzazione. L'operatore è in grado di fornire le informazioni consultando in tempo reale i siti dei PVT Mooney, Sisal e Punto Servizi. Tale novità è stata veicolata attraverso i canali di informazione, ivi comprese le locandine sopraccitate.

FSE procederà al monitoraggio e verifica delle nuove informazioni ai passeggeri, anche allo scopo di individuare forme di miglioramento.

AZIONE – Informazione presso le biglietterie Self-service

Per il canale biglietterie Self-service, ci sarà uno sviluppo tecnologico per l'arricchimento delle informazioni a favore dei viaggiatori.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni****AZIONE – Informazione e servizi per persone con disabilità**

Ferrovie del Sud Est oggi individua sul proprio Orario Ufficiale e sul solutore di viaggio una corsa come accessibile/non accessibile.

È attivo un servizio di biglietteria, operante esclusivamente da remoto e contattabile all'indirizzo di posta elettronica: arcobaleno@fseonline.it.

Tale biglietteria cura unicamente in forma dematerializzata la gestione della Gratuità Puglia ovvero, fornisce (nella modalità di offerta a pagamento differita) biglietti e abbonamenti a beneficio di determinate categorie di utenti di cui all'art. 30 della L.R. 18/2002.

AZIONE – Informazione e promozione: le collaborazioni

Ferrovie del Sud Est ha avviato tutta una serie di collaborazioni con grandi nomi nazionali e internazionali, quali ad esempio Grotte di Castellana, Locus Festival e Notte della Taranta.

Tali collaborazioni favoriscono la conoscenza del servizio ferroviario regionale, valorizzandone l'impiego in particolar modo per un viaggio turistico, tipicamente al di fuori delle fasce di viaggio più frequentate per gli spostamenti sistematici.

Medesime collaborazioni verranno avviate per eventi o manifestazioni locali rilevanti, replicando le positive esperienze già attivate.

AZIONE - progressiva sostituzione in tutte le stazioni di validatrici di nuova generazione;

Ferrovie del Sud Est ha predisposto un piano di ammodernamento attraverso il quale si impegna all'acquisto e alla sostituzione di validatrici non più idonee, con moderne apparecchiature di nuova generazione da installare sulla rete ferroviaria il cui elenco è riportato nella seguente tabella:

VALIDATRICI

| STAZIONI/LOCALITA' | NUMERO |
|---------------------------|---------------|
| Bari FS | 1 |
| Bari Sud Est | 1 |
| Triggiano | 1 |
| Capurso | 1 |
| Noicattaro | 1 |
| Rutigliano | 1 |
| Conversano | 1 |
| Castellana Grotte | 1 |
| Putignano | 1 |
| Noci | 1 |
| Alberobello | 1 |
| Locorotondo | 1 |
| Martina Franca | 1 |
| Crispiano | 1 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni**

| | |
|----------------------|-----------|
| Statte | 1 |
| Taranto FS | 1 |
| Valenzano | 1 |
| Adelfia | 1 |
| Casamassima | 1 |
| Sammichele | 1 |
| Turi | 1 |
| Cisternino | 1 |
| Ceglie Messapica | 1 |
| Manduria | 1 |
| San Pancrazio | 1 |
| Guagnano | 1 |
| Novoli | 1 |
| Lecce FS | 1 |
| Carmiano - Magliano | 1 |
| Copertino | 1 |
| Nardò Centrale | 1 |
| Galatone | 1 |
| Tuglie | 1 |
| Matino | 1 |
| Casarano | 1 |
| Ugento-Taurisano | 1 |
| Gagliano Leuca | 1 |
| Taviano | 1 |
| Gallipoli | 1 |
| S. Cesario | 1 |
| Galugnano | 1 |
| Sannicola | 1 |
| Corigliano d'Otranto | 1 |
| Maglie | 1 |
| Muro Leccese | 1 |
| Poggiardo | 1 |
| Tricase | 1 |
| Otranto | 1 |
| | |
| Totale | 48 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni****Interventi di sviluppo di più lungo periodo**

Quanto sopra esposto, seppur revisionabile ad ogni annualità con riferimento alla programmazione annuale dell'offerta, costituisce il riferimento operativo di breve periodo (3 anni, 2023-2025). Pertanto, sulla scorta delle attività definite nel breve periodo, si possono delineare le possibili linee di sviluppo successive, che saranno oggetto di una definizione puntuale in occasione delle revisioni del Piano.

Linee di sviluppo:

- sviluppo della modalità di acquisto digitalizzata, integrata con altri supporti multifunzione;
- sviluppo rete di vendita terza;
- ulteriore ampliamento delle Self-Service del 45%, rispetto alla consistenza del 2025 entro il 2032

Considerando il rapido sviluppo tecnologico e la rapida obsolescenza dei sistemi, si ipotizza che nel prossimo futuro l'informazione e la vendita digitalizzata siano ancora più capillari. Pertanto, tutti gli interventi in qualche modo ipotizzabili saranno principalmente concentrati sul canale telematico; tale proiezione sarà comunque oggetto di definizione nell'ambito delle revisioni periodiche del Piano.

COSTI E MODALITÀ DI FINANZIAMENTO

Laddove i costi degli interventi non siano ancora stati quantificati né siano state individuate le specifiche fonti di finanziamento, dovranno essere individuate tra le Parti.

A tale scopo si potrà valutare la possibilità di ricorrere all'utilizzo delle penali dovute da Ferrovie del Sud Est per le prestazioni oggetto del presente Contratto di Servizio, nonché agli accantonamenti a credito della Regione.

Situazioni particolari, nuove richieste di intervento, così come gli sviluppi potranno essere condivisi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, che dovrà individuare le ulteriori forme di compensazione.

MONITORAGGIO

Gli impegni presi nel presente Piano saranno monitorati annualmente nell'ambito di un apposito incontro del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto.

In relazione agli obiettivi di monitoraggio, si rappresenta che l'impatto del presente Piano sull'obiettivo ACV% (di cui all'Allegato 7 del CdS "Condizioni Minime di Qualità dei Servizi - Penalità e Mitigazioni") sarà valutato nell'ambito della seduta di chiusura annuale del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto.

REVISIONE ED AGGIORNAMENTI

Il presente Piano sarà aggiornato almeno ogni tre anni e condiviso con la Regione nell'ambito di un apposito incontro del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032

Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni

Tabella 1 - Rete Vendita SELF SERVICE di FERROVIE DEL SUD EST

| Stazione/ località | self-service <i>full</i> |
|-----------------------|-----------------------------|
| Adelfia | 1 |
| Alberobello | 1 |
| Bari Ceglie Carbonara | 1 |
| Bari Centro | 1 |
| Bari Sud Est | 1 |
| Casamassima | 1 |
| Casarano | 1 |
| Castellana Grotte | 1 |
| Ceglie Messapica | 1 |
| Conversano | 1 |
| Copertino | 1 |
| Corigliano d'Otranto | 1 |
| Crispiano | 1 |
| Gagliano Del Capo | 1 |
| Galatina | 1 |
| Gallipoli | 1 |
| Locorotondo | 1 |
| Maglie | 1 |
| Manduria | 1 |
| Martina Franca | 1 |
| Nardo' Centrale | 1 |
| Noci | 1 |
| Noicattaro | 1 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 14_Piano d'intervento vendita ed informazioni**

| | |
|-------------------------|-----------|
| Novoli | 1 |
| Otranto | 1 |
| Poggiardo | 1 |
| Putignano | 1 |
| Rutigliano | 1 |
| Sammichele | 1 |
| San Pancrazio Salentino | 1 |
| Statte | 1 |
| Taviano | 1 |
| Tricase | 1 |
| Turi | 1 |
| Valenzano | 1 |
| | |
| Totale | 35 |

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032
Allegato 15_Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO)

ALLEGATO 15

PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI REGOLATORI (PRO)

Indice

Sommario

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori | 2 |
| 1.1 | Introduzione | 2 |
| 1.2 | Il contesto normativo di riferimento | 4 |
| 1.3 | Fattori di contesto che influenzano il raggiungimento degli obiettivi | 5 |
| 1.3.1 | Caratteristiche della domanda e dell'offerta all'interno del bacino di mobilità | 6 |
| 1.3.2 | L'infrastruttura ferroviaria | 8 |
| 1.3.3 | Il Programma di Esercizio | 13 |
| 1.3.4 | Investimenti e composizione della flotta | 22 |
| 1.4 | Criteri utilizzati per la redazione del Piano Economico e Finanziario | 25 |
| 1.4.1 | Ricavi da traffico per servizi di trasporto | 28 |
| 1.4.2 | Altri ricavi e proventi | 32 |
| 1.4.3 | Costi per materie prime | 33 |
| 1.4.4 | Costi per servizi di terzi | 34 |
| 1.4.5 | Costi per godimento beni di terzi | 38 |
| 1.4.6 | Costo del personale | 39 |
| 1.4.7 | Oneri diversi di gestione | 41 |
| 1.4.8 | Ammortamenti | 42 |
| 1.4.9 | Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP | 43 |
| 1.4.10 | CIN e Ragionevole margine di utile | 43 |
| 1.4.11 | Compensazione finanziaria netta | 44 |
| 1.4.12 | Conto economico prospettico | 45 |
| 1.5 | Indicatore di efficienza operativa | 48 |
| 1.6 | Indicatori di efficacia ed efficienza | 49 |
| 1.7 | Costo standard ex D.M. 157/2018 | 54 |
| 1.8 | Ripartizione del rischio | 55 |
| 1.9 | Modello di gestione e monitoraggio | 57 |

1.1 Introduzione

Con Deliberazione n. 2182/2020 la Giunta Regionale pugliese ha disposto l'aggiudicazione diretta al soggetto Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. (nel seguito anche FSE) del contratto di servizio pubblico di trasporto passeggeri per ferrovia ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016.

Con avviso di preinformazione al mercato GU/S S1 2104-2021-IT del 04/01/2021 la Regione Puglia ha notificato ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 il formulario standard prima dell'aggiudicazione diretta del servizio. Gli obblighi di servizio pubblico esplicitati nell'avviso di pre-informazione 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;

Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), all'Allegato del Regolamento (CE) 1370/2007, e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, la Regione Puglia (nel seguito anche Ente Affidante) ha predisposto, in conformità con la Misura 15 della Delibera ART n. 154/2019 e di concerto con FSE, il **Piano Economico-Finanziario simulato** (nel seguito anche PEF) di programmazione della gestione del servizio di trasporto su rete ferroviaria regionale di persone in regime di Obbligo di Servizio Pubblico che la Regione Puglia intende affidare a FSE per gli anni 2023-2032.

Il presente documento risponde a criteri di efficienza soddisfatti durante tutta la durata del Contratto di Servizio, così come previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016 e dall'articolo 48, comma 6, lettere a) e b), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50.

Il suddetto Piano è da intendersi suddiviso in 2 periodi regolatori: i) primo periodo regolatorio 2023-2027, e ii) secondo periodo regolatorio 2028-2032.

Il PEF, le cui stime si basano sui valori consuntivati e certificati da Società di Revisione nel Conto Economico Regolatorio del triennio 2019-2020-2021¹, nonché assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 157/2018, si sviluppa nei diversi anni di durata dell'affidamento tenendo conto del processo di miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza, come definito nel presente **Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori** (nel seguito anche PRO).

Il PRO, oltre a contenere lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale, specifica gli obiettivi che FSE è tenuta a perseguire ai fini di un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione nel corso del primo periodo regolatorio quinquennale 2023-2027 del Contratto di Servizio (nel seguito anche "Contratto" o "CdS").

La Regione Puglia con nota del 12 marzo 2021 ha richiesto ad ART i seguenti parametri pertinenti al CdS come previsto dalla delibera ART 120/2018, misura 2.4, lettera a):

- i. 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;
- ii. 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.

¹ Consuntivi redatti secondo quanto richiesto dalla Misura 4 - Obblighi di Contabilità dei Costi e di Separazione Contabile per l'IF - della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 120/2018 del 29 novembre 2018. Attualmente il CER 2021, in linea con le tempistiche previste dalla Delibera ART 120/2018, è in corso di redazione.

ART, con nota del 25 marzo 2021, comunicava alla Regione Puglia i valori richiesti per i servizi eserciti su rete ferroviaria interconnessa.

Il “valore di periodo” dell’indicatore di Recupero di efficienza del costo operativo comunicato da ART è pari, nell’ambito di un periodo regolatorio di 5 anni, al 12,39%, corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale costante del 2,61%. Nello specifico, tale indicatore individua la distanza percentuale del costo operativo totale attribuibile al Contratto di Servizio dalla relativa frontiera del costo operativo totale efficiente, stimata con la metodologia illustrata nell’Annesso 1 della Delibera ART 120/2018, in base ai valori storici registrati nel periodo 2017-2018.

Al termine del primo periodo regolatorio l’Ente Affidante e FSE verificheranno l’equilibrio economico-finanziario e l’aggiornamento delle tariffe, redigendo, ove fosse necessario, il Piano Economico-Finanziario 2028-2032 aggiornato che dovrà tenere in considerazione i parametri di efficienza e i KPI per il periodo regolatorio successivo, che Regione Puglia richiederà ad ART, calcolati da quest’ultima sulla base delle stime sui nuovi dati di contabilità regolatoria che verranno nel frattempo acquisiti.

Il PEF simulato e il PRO sono allegati al Contratto di Servizio e ne costituiscono parte integrante e sostanziale.

Le Parti si danno atto che è attualmente in corso la pandemia da Covid-19 che sta determinando effetti di diverso tipo anche nel settore del TPL. Regione Puglia ed FSE dichiarano al riguardo che il PEF ed il presente PRO sottostanti al CdS sono stati redatti tenendo conto, limitatamente per quanto in seguito esplicitato, dagli effetti economico-finanziari derivanti dalla pandemia da Covid-19. Eventuali ulteriori effetti oggi non prevedibili che potrebbero determinare impatti sull’equilibrio del Contratto saranno trattati in coerenza con le disposizioni nel medesimo previste e con la normativa vigente.

Le Parti dichiarano, altresì, che delle stesse situazioni si terrà prudenzialmente conto in sede di verifica ed attuazione delle previsioni di cui all’Allegato Condizioni Minime di Qualità.

1.2 Il contesto normativo di riferimento

I profili evolutivi dell'intervento comunitario in materia di TPL mostrano che, nel corso degli anni, si è verificato un fenomeno espansivo di tale azione, tanto che, partendo da una disciplina che si limitava a regolamentare gli aiuti di Stato, si è di recente giunti a delineare una vera e propria normativa quadro per il settore.

La specialità del settore è stata riconosciuta già nel Trattato di Roma, che ai trasporti ha dedicato il Titolo IV (ora Titolo VI del Trattato sul Funzionamento UE), ed in particolare l'articolo 77 (ora art. 93), che ha previsto la compatibilità con il Trattato degli aiuti richiesti dalla necessità del coordinamento dei trasporti, ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio. A partire dalla costituzione della CEE, gli Stati membri sono stati chiamati a decidere sull'alternativa tra eliminare gli obblighi di servizio pubblico (OSP) – da intendere quali obblighi che l'impresa, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni –, ovvero prevedere adeguate compensazioni per il loro svolgimento. La decisione del Consiglio 65/271/CEE del 13 maggio 1965 ha cercato di ridurre gli OSP e a compensarne equamente gli oneri. Successivamente, i Regolamenti (CEE) 1191/69 e 1107/70 del 4 giugno 1970 hanno disciplinato rispettivamente le condizioni alle quali potevano essere imposti e compensati gli OSP, e i parametri di legalità degli aiuti di Stato quali misure per il coordinamento dei trasporti al di fuori delle fattispecie regolate dal Regolamento 1191/69.

Al descritto quadro, il Regolamento (CEE) 1893/91 ha apportato tre importanti novelle, dando la potestà agli Stati di escludere dal campo d'applicazione del Regolamento 1191/69 le imprese la cui attività fosse limitata alla fornitura di servizi urbani, extraurbani e regionali, imponendo alle imprese l'obbligo della separazione contabile tra attività oggetto di contribuzione pubblica e le altre attività prestate dall'impresa e introducendo il contratto di servizio quale strumento regolatorio disciplinante i rapporti tra pubblica Autorità e l'impresa.

Quello delle compensazioni è un argomento sul quale anche il Giudice comunitario ha avuto un ruolo cruciale nello stabilire i confini di legalità dell'intervento pubblico, in particolare con la sentenza Altmark della Corte di Giustizia del 24 luglio 2003, causa C-280/00.

Alla luce di tali circostanze la Commissione si è fatta carico della necessità di adottare una disciplina che garantisca la trasparenza nella fase di stipulazione e d'esecuzione dei contratti di servizio. A tal fine, l'organo comunitario ha presentato sin dal 2000 una proposta di regolamento, che ha affrontato un lungo ed accidentato percorso legislativo all'esito del quale è stato adottato il Regolamento (CE) 1370/2007 del 23 ottobre 2007. Nell'ambito dell'attività di regolazione dei servizi di trasporto, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (nel seguito anche «Autorità» o «ART») con la Delibera 154/2019 del 28 novembre 2019 ha adottato 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.

Stante quanto sopra rappresentato, il presente documento è redatto in conformità con la Delibera ART n.154/2019.

Con riferimento ai criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale, l'ART ha adottato in data 29 novembre 2018 la Delibera n. 120/2018. La struttura dello schema di atto di regolazione si compone di due Titoli, relativi rispettivamente a metodologie, criteri e procedure per l'efficienza delle gestioni, e a criteri di contabilità regolatoria. Con riferimento all'ambito oggettivo di applicazione, le Misure di cui al Titolo I, della delibera in parola, si applicano ai servizi di trasporto regionale ferroviario di passeggeri connotati da OSP, erogati da parte di imprese ferroviarie sulla rete ferroviaria nazionale o interconnessa, oggetto di contratto di servizio affidati secondo tutte le modalità previste dall'ordinamento. Le Misure di cui al Titolo II si applicano anche ai servizi eserciti su rete isolata. In relazione all'ambito temporale, la delibera si applica a tutti i nuovi affidamenti dei contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale di passeggeri e ai contratti di servizio in essere, in caso di loro sostanziale modifica. Il meccanismo individuato dall'Autorità consente di perseguire gli obiettivi di miglioramento dei contratti di servizio a prescindere dalla modalità di affidamento del servizio. La Delibera ART n. 120/2018 prevede che l'Ente Affidante richieda all'Autorità specifici parametri pertinenti al

contratto di servizio di cui al comma 4, lett. a), Misura 2 della delibera in parola. Successivamente, l'Autorità fornisce tali parametri di efficientamento pertinenti al contratto di servizio all'Ente richiedente. Nei casi di affidamenti diretti e in house, l'Ente Affidante utilizzerà tali parametri come riferimento per la redazione del Piano Raggiungimento Obiettivi Regolatori (PRO) e del PEF da allegare al contratto di servizio da affidare. In particolare, il PRO individua, per il primo periodo regolatorio, e per i successivi durante tutta la durata dell'affidamento:

- un insieme di indicatori di efficienza e di efficacia (*key performance indicator* - KPI) coerenti con le caratteristiche dell'affidamento e volti a misurare nel tempo le prestazioni nelle diverse aree gestionali e degli investimenti eventualmente previsti;
- i livelli obiettivo di tali indicatori;
- gli indicatori i cui livelli sono interamente o in parte riconducibili all'Impresa Ferroviaria (anche tenendo conto dell'attribuzione dei rischi tra Ente Affidante e Impresa Ferroviaria nell'ambito del contratto di servizio);
- i fattori di contesto che possono influenzare il raggiungimento di tali obiettivi;
- gli investimenti in materiale rotabile e in infrastrutture;
- gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio di tali obiettivi.

Per ogni contratto di servizio da affidare, al fine della determinazione di obiettivi di efficienza ed efficacia, l'Autorità mette a disposizione di Enti Affidanti, sulla base di quanto previsto con Delibera ART n. 120/2018, i valori relativi a specifici parametri pertinenti al contratto di servizio, quali:

- Il valore percentuale relativo al recupero di efficienza operativa (rappresentato dal costo operativo per treno-km), da assumere come riferimento per la fissazione di obiettivi di efficienza;
- I valori medi, minimi e massimi di indicatori di efficienza relativa sia a costi che a ricavi, efficacia e produttività, riferiti agli ultimi cinque esercizi, ove disponibili, per il contratto di servizio pertinente e per l'insieme dei contratti di servizio considerati nella banca dati dell'Autorità.

1.3 Fattori di contesto che influenzano il raggiungimento degli obiettivi

La società a responsabilità limitata Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. nasce sulle vestigia della fusione, occorsa nel 1931, di tre Società anonime (Società Anonima Italiana per le Ferrovie del Sud Est, Società anonima italiana per le ferrovie salentine e la Società anonima delle ferrovie sussidiate).

Sul finire degli anni Sessanta, anche a causa degli effetti nefasti dovuti al secondo conflitto mondiale, la gestione della società si mostrò problematica sin da spingere lo Stato, nel 1985, al riscatto da parte della società, posta in gestione commissariale governativa.

La Gestione commissariale termina all'indomani dell'attuazione della "regionalizzazione" delle competenze sulle ferrovie locali, ovvero nel 2001. Così fu costituita la Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici S.r.l. con socio unico il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (oggi MIMS).

Nel corso del 2016, FSE è entrata a far parte del Gruppo FS Italiane.

Oggi la rete ferroviaria, estesa per 474 km, tocca oltre 80 comuni tra le province di Taranto, Bari, Brindisi e Lecce.

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 FSE 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.

Con l'art. 3-ter del Decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, di modifica dell'art. 18 del D.Lgs. 422/1997, comma 1, è stato stabilito che: "*Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale,*

i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio".

Nasce così l'affidamento del Contratto di Servizio (CdS) "6 anni+6 anni" rep. n. 011020 del 29.12.09 (attualmente vigente in proroga) per l'esecuzione delle prestazioni di trasporto pubblico ferroviario e automobilistico (integrativo e/o sostitutivo), nonché per la gestione della relativa infrastruttura ferroviaria, scaduto il 31.12.2021.

Il CdS intercorrente tra Regione Puglia e FSE ha avuto decorrenza dal 1° gennaio 2010 al 31 dicembre 2015, ai sensi di quanto previsto dall'art. 3 dello stesso. Il medesimo art. 3 ha previsto, inoltre, espressamente la rinnovabilità dello stesso per ulteriori sei anni, salvo disdetta da comunicare entro il 31 dicembre 2014, conformemente a quanto previsto dall'art. 18, comma 1 del D.Lgs. 422. Il rinnovo del CdS è stato posto in essere con DGR 1453/2013, con la conseguenza che, la durata di quest'ultimo, risultava prorogata fino al 31 dicembre 2021.

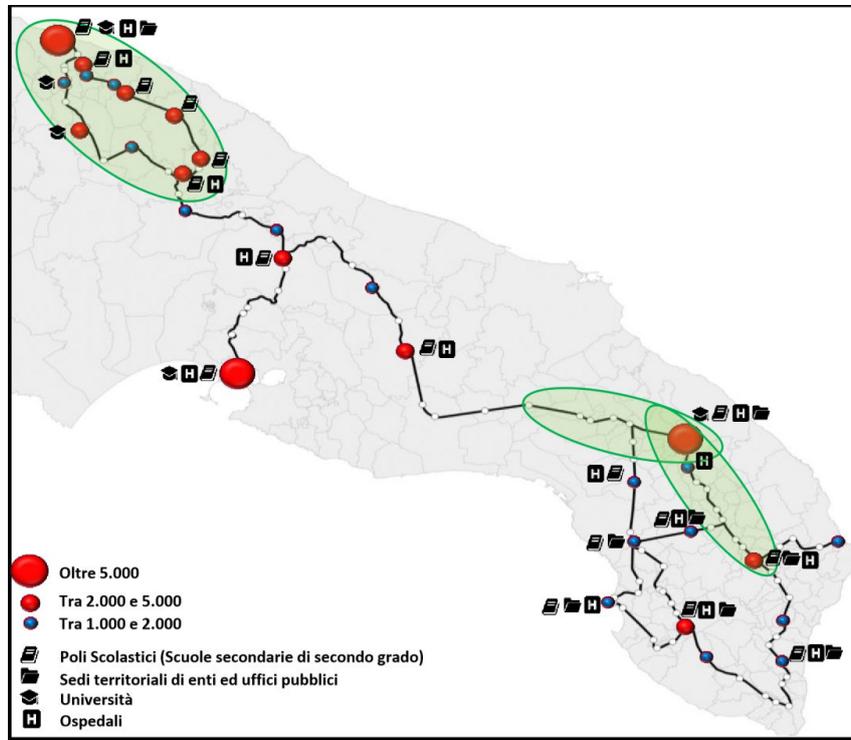
Successivamente, in relazione alla contingente situazione legata all'epidemia di Covid-19, con il D.L. 17 marzo 2020 art. 92 è stata disposta la possibilità di sospensione di tutte le procedure in corso relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, con facoltà di proroga dei contratti di servizio in vigore fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza. Quest'ultimo è stato prorogato da ultimo con D.L. n. 221 del 24/12/2021 fino al 31 marzo 2022, pertanto gli enti affidanti hanno la facoltà di prorogare i contratti di servizio fino al 31 marzo 2023.

In questo contesto, mediante Deliberazione della Giunta Regionale n. 2232 del 29 dicembre 2021, è stato prorogato, senza soluzione di continuità, il contratto di servizio rep. 011020 del 29.12.2009 in essere con Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l., relativamente ai servizi di trasporto ferroviario, sino al perfezionamento della suddetta procedura relativa all'affidamento del contratto di servizio pubblico di trasporto di persone per ferrovia.

1.3.1 Caratteristiche della domanda e dell'offerta all'interno del bacino di mobilità

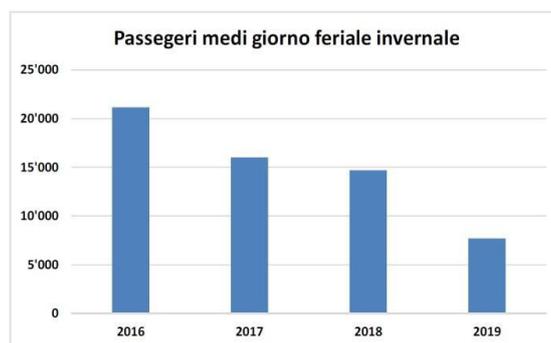
L'affidamento del servizio di trasporto su rete ferroviaria regionale di persone in regime di Obbligo di Servizio Pubblico che la Regione Puglia intende affidare a FSE per gli anni 2023-2032 si innesta in un complesso contesto infrastrutturale riconducibile principalmente a una generale situazione di "paralisi prestazionale" per i vincoli imposti dall'ANSF con Decreto 4/2016 (principalmente l'obbligo dei 50 Km/h ed il doppio agente in cabina), nonché la presenza di cantieri ed interruzioni frequenti, oltre alla presenza di diversi P/L obbliganti a regimi di circolazione scarsamente performanti. Le motivazioni alla base della scelta dell'amministrazione regionale di compensare con risorse pubbliche servizi di trasporto pubblico su ferrovia sono principalmente legate all'impossibilità che questi servizi possano essere gestiti secondo una logica meramente commerciale.

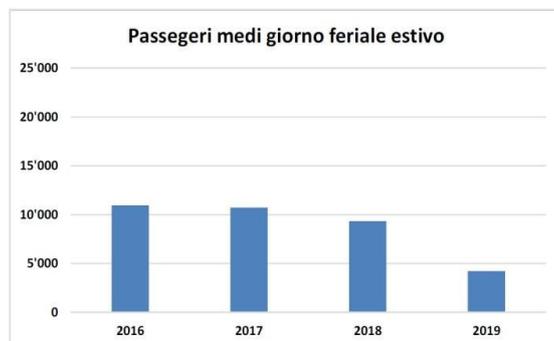
Si riporta di seguito l'infografica della rete ferroviaria sulla quale l'IF svolge il servizio che mostra come le aree di maggiore interesse (in particolare da e verso le città di Bari, Taranto e Lecce), caratterizzate anche da dinamiche urbane di particolare intensità, non consentano da sole il superamento della necessità di assoggettare l'affidamento ad obbligo di servizio pubblico.



Per la stima della domanda soddisfatta dai servizi attuali sono stati analizzati i dati di frequentazione disponibili per il periodo 2016-2019.

I passeggeri medi in una giornata feriale invernale hanno registrato un calo pari a circa il 60% tra il 2016 ed il 2019, passando da circa 21.100 a 7.700 passeggeri/giorno. Una dinamica analoga si è registrata per la giornata feriale estiva, dove è evidente un calo della domanda tra il 2016 ed il 2019, che è passata da circa 11.000 a 4.200 passeggeri/giorno.





La stima della domanda potenziale è stata determinata con tre diverse metodologie:

- domanda intercomunale su base pendolarismo ISTAT 2011, riferita alla mobilità sistematica sia complessiva, che distinta per le varie modalità di trasporto;
- domanda intercomunale relativa alla sola auto privata determinata a partire dai dati FCD, (*Floating Car Data* - dati da auto in movimento) della banca dati Octo Telematics relativa ad una giornata feriale di maggio 2014, sulla base di un tasso di penetrazione per la Regione Puglia pari all'8,574%;
- domanda intercomunale su base indagini telefoniche (campione di 35.208 interviste), riferita alla mobilità complessiva con tutti i mezzi di trasporto relativa ad una giornata feriale invernale effettuata nel periodo ottobre 2018 - febbraio 2019. Per le risultanze circa la stima della domanda effettiva, potenziale e debole, nonché per le risultanze dell'analisi dell'offerta di trasporto attuale, si rimanda all'Allegato 5 della Relazione ex delibera ART n. 48/2017, Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 – redatta secondo lo “Schema di riferimento” della nota ART prot. 0001775/2019.

1.3.2 L'infrastruttura ferroviaria

L'infrastruttura ferroviaria si estende per circa 474 km di linea e costituisce, dopo la rete ferroviaria nazionale, la più estesa rete omogenea italiana. La rete FSE attraversa le quattro province meridionali della Puglia, collegando fra loro i capoluoghi di Bari, Taranto e Lecce, nonché oltre 80 comuni del loro circondario.

L'infrastruttura ferroviaria FSE è costituita dalle seguenti linee²:

- Bari - Taranto km 112,630;
- Mungivacca - Putignano km 43,412;
- Martina Franca - Lecce km 102,588;
- Novoli - Gagliano km 74,194;
- Casarano - Gallipoli km 22,003;
- Lecce - Gallipoli km 52,961;
- Zollino - Gagliano km 46,502;
- Maglie - Otranto km 18,271.

Le stazioni/località di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e quella FSE sono:

- Bari Centrale;
- Taranto F.S.;
- Francavilla Fontana;
- Lecce.

Attualmente, in forza alle misure minime attuate con nota ANSF prot. 9956/2016 la velocità massima delle linee sprovviste del Sistema di Controllo Marcia Treno è limitata a 50 km/h.

Si riporta di seguito una breve sintesi degli interventi infrastrutturali che il Gestore dell'Infrastruttura identifica quali elementi condizionanti la disponibilità dell'infrastruttura.

² Lo scartamento delle linee della infrastruttura FSE è di 1435 mm.

Si precisa che con riferimento al nodo di Bari sono in corso gli interventi di miglioramento del "piano del ferro" per l'interoperabilità della rete RFI anche con la rete di Ferrovie del Sud Est (FSE). In particolare, sulle linee FSE sono in corso gli interventi di elettrificazione dei tracciati, l'installazione dei sistemi di controllo della marcia dei treni, di eliminazione/messa in sicurezza dei P/L, di adeguamento dei sottosistemi infrastrutturali, il segnalamento comando e controllo delle tecnologie alle STI.

In tale contesto, dunque, la rete ferroviaria di FSE benché interamente interconnessa ai sensi di quanto previsto dall'Allegato A al Decreto del MIMS del 5 agosto 2016, risulta di fatto momentaneamente funzionalmente isolata.

| Linea 1 Bari – Taranto | |
|-------------------------------|---|
| Lunghezza | km 112,630 |
| Stazioni | Bari FS, Bari SE, Mungivacca, Triggiano, Capurso, Noicattaro, Rutigliano, Conversano, Castellana G., Putignano, Noci, Alberobello, Locorotondo, Martina F., Crispiano, Statte, Taranto G. e Taranto FS. |
| Fermate | Grotte di Castellana, Putignano ML, Martina C.G., e Crispiano S.R. |
| Diramazione | Mungivacca, Putignano e Martina F. |
| Capotronco | Bari FS, Bari SE e Taranto FS |
| Scenario di sviluppo | Upgrade e adeguamento tecnologico e infrastrutturale del tracciato ferroviario Bari - Taranto con adeguamento IS, attrezzaggio SCMT, RTB |
| Lavori previsti: | Tratto Mungivacca-Noicattaro: <ul style="list-style-type: none"> Adeguamento IS e Attrezzaggio SCMT (fine lavori prevista novembre 2023) Tratto Noicattaro-Putignano: |

| Linea 1 Bari – Taranto | |
|-------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Adeguamento IS, Attrezzaggio SCMT (fine lavori prevista giugno 2023) e Soppressione PLP / Attrezzaggio crossing ranger (fine lavori prevista dicembre 2022) Tratto Bari-Putignano (via Conversano) <ul style="list-style-type: none"> Fine lavori di elettrificazione della linea previsti per il secondo semestre 2025 Tratto Martina Franca-Taranto <ul style="list-style-type: none"> Fine lavori di elettrificazione della linea previsti per il primo semestre 2023 Tratto Putignano-Martina Franca: <ul style="list-style-type: none"> Adeguamento IS, Attrezzaggio SCMT (fine lavori prima fase prevista giugno 2023, seconda fase dicembre 2023) e Soppressione PLP / Attrezzaggio crossing ranger (fine lavori prevista dicembre 2023) |

Con riferimento al raddoppio della linea ferroviaria Bari-Taranto nella tratta Bari Mungivacca – Noicattaro (lunghezza complessiva della tratta km 10,434), l'intervento prevede l'interramento della linea nella tratta tra Triggiano e Capurso (4 km di galleria artificiale) e costruzione di due nuove stazioni sotterranee. L'intervento si

inquadra nell'ambito di un intervento più generale di modernizzazione ed incremento della capacità del trasporto pubblico nell'area metropolitana a sud-est di Bari.

Il progetto, finanziato con risorse pubbliche a valere sulle risorse del PAC e del Fondo Sviluppo e Coesione 2014/2020, ha principalmente l'obiettivo di:

- ricucire i tessuti urbani e garantire una nuova viabilità attraverso l'eliminazione di 9 passaggi a livello;
- migliorare la sostenibilità ambientale con progressiva eliminazione della trazione diesel;
- ridurre i tempi di percorrenza e aumentare la capacità della linea.

| Linea 1 bis Mungivacca – Putignano | |
|------------------------------------|--|
| Lunghezza | km 43,412 |
| Stazioni | Mungivacca, Valenzano, Adelfia, Casamassima, Sammichele, Turi e Putignano |
| Fermate | Bari Ceglie-Carbonara, Bari la Fitta, Valenzano-Lamie e Putignano S.P.P. |
| Diramazione | Mungivacca, Putignano e Martina F. |
| Capotronco | Mungivacca e Putignano |
| Scenario di sviluppo | Upgrade e adeguamento tecnologico e infrastrutturale del tracciato ferroviario Mungivacca - Putignano con adeguamento IS, attrezzaggio SCMT, RTB |
| Lavori previsti | Soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger (fine lavori prevista dicembre 2022) |

| Linea 2 Martina Franca - Lecce | |
|--------------------------------|---|
| Lunghezza | km 102,588 |
| Stazioni | Martina F., Cisternino Città, Ceglie M., Francavilla F., Manduria, Erchie, San Pancrazio S., Guagnano, Campi S., Novoli e Lecce |
| Fermate | Pascarosa, Sava e Salice |
| Diramazione | Martina F., Novoli e Lecce |

| Linea 2 Martina Franca - Lecce | |
|--------------------------------|---|
| Capotronco | Martina F. e Lecce |
| Scenario di sviluppo | Upgrade e adeguamento tecnologico e infrastrutturale del tracciato ferroviario Martina F. - Lecce con adeguamento IS, attrezzaggio SCMT, Soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger, Attrezzaggio RTB e PAI-PL |
| Lavori previsti | Tratto Manduria-Lecce: <ul style="list-style-type: none"> • Adeguamento IS e attrezzaggio SCMT (fine lavori previsti settembre 2023) Intera linea: • Soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger (fine lavori previsti dicembre 2023) • Attrezzaggio RTB e PAI-PL (fine lavori previsti settembre 2023) • Attrezzaggio TE, fine lavori di elettrificazione della linea previsti per il secondo semestre 2024 |

| Linea 3 Novoli - Gagliano | |
|----------------------------------|---|
| Lunghezza | km 74,194 |
| Stazioni | Novoli, Carmiano, Copertino, Nardò Città, Nardò Centrale, Galatone, Seclì, Tuglie, Matino, Casarano, Ugento-Taurisano, Presicce-Acquarica, Salve-Ruggiano e Gagliano |
| Fermate | Monteroni di Lecce, Parabita e Morciano |
| Diramazione | Novoli, Nardò Centrale e Casarano |
| Capotronco | Novoli e Gagliano |
| Scenario di sviluppo | Upgrade e adeguamento tecnologico e infrastrutturale del tracciato ferroviario Novoli - Gagliano con adeguamento IS e attrezzaggio ERTMS (2026) |
| Lavori previsti | Soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger (fine lavori prevista dicembre 2023) Fine lavori di elettrificazione previsti per il primo semestre 2025 Attrezzaggio ERTMS (Giugno 2026) |

| Linea 4 Casarano - Gallipoli | |
|-------------------------------------|--|
| Lunghezza | km 22,003 |
| Stazioni | Casarano, Taviano e Gallipoli |
| Fermate | Melissano, Racale-Alliste, Gallipoli Baia Verde e Gallipoli via Salento |
| Diramazione | Casarano e Gallipoli |
| Capotronco | Gallipoli e Casarano |
| Scenario di sviluppo | Upgrade e adeguamento tecnologico e infrastrutturale del tracciato ferroviario Casarano - Gallipoli con adeguamento IS, attrezzaggio ERTMS, attrezzaggio BCA e Soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger (2026) |
| Lavori previsti | <ul style="list-style-type: none"> • Attrezzaggio ERTMS (fine lavori prevista per giugno 2026) • Attrezzaggio BCA (fine lavori prevista dicembre 2022) • Soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger (fine lavori prevista dicembre 2023) |

| Linea 5 Lecce - Gallipoli | |
|----------------------------------|---|
| Lunghezza | km 52,961 |
| Stazioni | S. Cesario, Galugnano, Zollino, Galatina, Nardò Centrale, Sannicola e Gallipoli |

| | |
|----------------------|---|
| Fermate | S. Donato di Lecce, Sternatia, Soleto, Alezio, Gallipoli via Agrigento |
| Diramazione | Nardò Centrale |
| Capotronco | Lecce e Gallipoli |
| Scenario di sviluppo | Upgrade e adeguamento tecnologico e infrastrutturale del tracciato ferroviario Lecce - Gallipoli con adeguamento IS, attrezzaggio ERTMS, attrezzaggio RTB, attrezzaggio PAI-PL e Soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger, Attrezzaggio TE |
| Lavori previsti | <p>Tratto Lecce-Zollino:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attrezzaggio ERTMS (fine lavori prevista per giugno 2026) • attrezzaggio PAI-PL (fine lavori prevista ottobre 2023), attrezzaggio TE (fine lavori prevista per primo semestre 2025, con apertura alla circolazione in elettrico da luglio 2025)Intera linea: • attrezzaggio RTB (fine lavori prevista dicembre 2022), soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger (fine lavori prevista dicembre 2023) |

| Linea 6 Zollino - Gagliano | |
|----------------------------|---|
| Lunghezza | km 46,502 |
| Stazioni | Zollino, Corigliano d'Otranto, Maglie, Muro Leccese, Poggiardo, Andrano-Castiglione, Tricase e Gagliano |
| Fermate | Melpignano, Sanarica, Spongano, Miggiano, Tiggiano e Alessano |
| Diramazione | Maglie |
| Capotronco | Zollino e Gagliano |
| Scenario di sviluppo | Upgrade e adeguamento tecnologico e infrastrutturale del tracciato ferroviario Zollino - Gagliano con adeguamento IS, attrezzaggio ERTMS, attrezzaggio RTB, attrezzaggio PAI-PL e Soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger, Attrezzaggio TE |
| Lavori previsti | Attrezzaggio ERTMS (fine lavori prevista per giugno 2026), attrezzaggio RTB (fine lavori prevista settembre 2023) attrezzaggio PAI-PL (fine lavori prevista ottobre 2023), Soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger (fine lavori prevista dicembre 2023), attrezzaggio TE (fine lavori prevista per primo semestre 2025, con apertura alla circolazione in elettrico da luglio 2025) |

| Linea 7 Maglie - Otranto | |
|--------------------------|---------------------------|
| Lunghezza | km 18,271 |
| Stazioni | Maglie, Bagnolo e Otranto |

| | |
|------------|-----------------------|
| Fermate | Cannole e Giurdignano |
| Capotronco | Maglie e Otranto |

| Linea 7 Maglie - Otranto | |
|--------------------------|---|
| Scenario di sviluppo | Upgrade e adeguamento tecnologico e infrastrutturale del tracciato ferroviario Maglie - Otranto con adeguamento IS, attrezzaggio ERTMS, attrezzaggio RTB, attrezzaggio PAI-PL e Soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger, Attrezzaggio TE |
| Lavori previsti | Attrezzaggio ERTMS (fine lavori prevista per giugno 2026), attrezzaggio RTB (fine lavori prevista settembre 2023), soppressione PLP/Attrezzaggio crossing ranger (fine lavori prevista dicembre 2023), attrezzaggio TE (fine lavori prevista maggio 2023), fine lavori elettrificazione della linea prevista per il primo semestre 2025 |

1.3.3 Il Programma di Esercizio

Relativamente all'offerta attuale all'interno del bacino, il programma di esercizio di FSE si sviluppa su 7 linee:

- Linea 1 - Bari - Taranto
- Linea 1 bis - Mungivacca - Putignano
- Linea 2 - Martina Franca - Lecce
- Linea 3 - Novoli - Gagliano
- Linea 4 - Casarano - Gallipoli
- Linea 5 - Lecce - Gallipoli
- Linea 6 - Zollino - Gagliano
- Linea 7 - Maglie - Otranto



Attraverso il processo di dialogo tra l'Amministrazione Regionale e l'Impresa Ferroviaria è stato predisposto un Programma di Esercizio obiettivo in grado di rispondere alle esigenze di mobilità e alle sue evoluzioni attese.

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Sabato | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % |
| Domenica e festivi | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % |
| Periodo estivo | | | | | | | | | | |
| Feriale | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % |
| Sabato | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % |
| Domenica e festivi | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % |

Come riportato al paragrafo relativo all'infrastruttura ferroviaria, attualmente nel nodo di Bari sono in corso gli interventi di miglioramento del "piano del ferro" per l'interoperabilità della rete RFI anche con la rete di FSE.

Relativamente alla linea Bari-Putignano (via Conversano), in considerazione quindi degli interventi in corso (elettrificazione dei tracciati, installazione dei sistemi di controllo della marcia dei treni, eliminazione/messa in sicurezza dei P/L, adeguamento dei sottosistemi infrastrutturali, segnalamento comando e controllo delle tecnologie alle STI), nel modello di esercizio è prevista l'indisponibilità della rete fino a tutto il 2023.

Conseguentemente il servizio verrà garantito tramite un servizio di bus sostitutivi, in continuità a quello effettuato attualmente.

Si è inoltre verificato lo slittamento della fine dei lavori di elettrificazione della linea, inizialmente prevista in concomitanza con la riapertura della linea al 2024. La nuova previsione della fine dei lavori di elettrificazione è per la fine del 2025, pertanto fino a tale data la linea sarà aperta esclusivamente alla circolazione di treni diesel. In considerazione del fatto che le fermate stazioni di Triggiano e Capurso sono ora realizzate in galleria, in virtù della normativa vigente non sarà possibile effettuare servizio passeggeri in corrispondenza di tali stazioni. Per questo motivo, nel programma di esercizio è stato previsto per il 2024 e il 2025 l'istituzione di un servizio di trasporto integrativo e parallelo alla linea ferroviaria mediante bus a supporto delle stazioni non servite dal trasporto ferroviario, per un volume annuo pari a circa 486,4 bus*km/000.

| Putignano-Martina Franca | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Modello di esercizio | | | | | | | | | | |
| Treni/g/dir in composizione singola | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| Treni/g/dir in composizione doppia | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Veicoli/gg | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 |
| Treni*km/000 | 350,92 | 352,85 | 352,08 | 351,69 | 363,32 | 363,78 | 363,32 | 363,32 | 363,61 | 364,48 |
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione elettrica</i> | <i>350,92</i> | <i>352,85</i> | <i>352,08</i> | <i>351,69</i> | <i>363,32</i> | <i>363,78</i> | <i>363,32</i> | <i>363,32</i> | <i>363,61</i> | <i>364,48</i> |
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione diesel</i> | <i>-</i> |
| Bus km sostitutivi e integrativi programmati | - |

Struttura dei servizi

| Periodo invernale | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Feriale | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0% |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | |
| Sabato | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0% |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | |
| Domenica e festivi | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0% |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | |
| Periodo estivo | | | | | | | | | | | |
| Feriale | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0% |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | |
| Sabato | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0% |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | |
| Domenica e festivi | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0% |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | |

| Bari-Putignano (via Casamassima) | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Modello di esercizio | | | | | | | | | | |
| Treni/g/dir in composizione singola | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 |
| Treni/g/dir in composizione doppia | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Veicoli/gg | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 |
| Treni*km/000 | | | | | | | | | | |
| | 492,28 | 494,98 | 493,90 | 493,36 | 509,67 | 510,32 | 509,67 | 509,67 | 510,07 | 511,29 |
| di cui treni*km eserciti con trazione elettrica | 492,28 | 494,98 | 493,90 | 493,36 | 509,67 | 510,32 | 509,67 | 509,67 | 510,07 | 511,29 |
| di cui treni*km eserciti con trazione diesel | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Bus_km sostitutivi e integrativi programmati | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Struttura dei servizi | | | | | | | | | | |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Periodo invernale | | | | | | | | | | |
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 40,0% | 40,0% | 40,0% | 40,0% | 40,0% |
| Periodo estivo | | | | | | | | | | |
| Feriale | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 75,0% | 75,0% | 75,0% | 75,0% | 75,0% |
| Sabato | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 75,0% | 75,0% | 75,0% | 75,0% | 75,0% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 40,0% | 40,0% | 40,0% | 40,0% | 40,0% |
| Martina Franca-Taranto | | | | | | | | | | |
| 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | |

| Modello di esercizio | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Treni/g/dir in composizione singola | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Treni/g/dir in composizione doppia | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| | | | | | | | | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Veicoli/gg | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Treni*km/000 | 169,14 | 170,07 | 169,70 | 169,51 | 169,51 | 169,70 | 169,51 | 169,51 | 169,70 | 170,07 |
| di cui treni*km eserciti con trazione elettrica | - | 170,07 | 169,70 | 169,51 | 169,51 | 169,70 | 169,51 | 169,51 | 169,70 | 170,07 |
| di cui treni*km eserciti con trazione diesel | 169,14 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Bus_km sostitutivi e integrativi programmati | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Struttura dei servizi | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Periodo invernale | | | | | | | | | | |
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% |
| Periodo estivo | | | | | | | | | | |
| Feriale | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Sabato | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% |

| Martina Franca-Lecce | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Modello di esercizio | | | | | | | | | | |
| Treni/g/dir in composizione singola | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Treni/g/dir in composizione doppia | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Veicoli/gg | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Treni*km/000 | 497,89 | 500,63 | 499,54 | 498,99 | 498,99 | 499,54 | 498,99 | 498,99 | 499,54 | 500,63 |
| di cui treni*km eserciti con trazione elettrica | - | - | 299,72 | 299,39 | 498,99 | 499,54 | 498,99 | 498,99 | 499,54 | 500,63 |
| di cui treni*km eserciti con trazione diesel | 497,89 | 500,63 | 199,81 | 199,60 | - | - | - | - | - | - |
| Bus_km sostitutivi e integrativi programmati | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Struttura dei servizi | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Periodo invernale | | | | | | | | | | |
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% |

| Periodo estivo | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Feriale | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Sabato | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% |

| San Pancrazio-Lecce | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Modello di esercizio | | | | | | | | | | |
| Treni/g/dir in composizione singola | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Treni/g/dir in composizione doppia | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Veicoli/gg | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Treni*km/000 | 85,51 | 86,10 | 85,90 | 85,81 | 85,81 | 85,81 | 85,81 | 85,81 | 85,90 | 86,10 |
| di cui treni*km eserciti con trazione elettrica | - | - | - | - | 85,81 | 85,81 | 85,81 | 85,81 | 85,90 | 86,10 |
| di cui treni*km eserciti con trazione diesel | 85,51 | 86,10 | 85,90 | 85,81 | - | - | - | - | - | - |
| Bus_km sostitutivi e integrativi programmati | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Struttura dei servizi | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Periodo invernale | | | | | | | | | | |
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Periodo estivo | | | | | | | | | | |
| Feriale | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Sabato | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Domenica e festivi | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |

| Lecce-Gallipoli | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Modello di esercizio | | | | | | | | | | |
| Treni/g/dir in composizione singola | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Treni/g/dir in composizione doppia | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Veicoli/gg | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| Treni*km/000 | 350,11 | 351,87 | 350,88 | 350,81 | 350,81 | 351,17 | 350,81 | 350,81 | 350,88 | 351,87 |
| di cui treni*km eserciti con trazione elettrica | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| di cui treni*km eserciti con trazione diesel | 350,11 | 351,87 | 350,88 | 350,81 | 350,81 | 351,17 | 350,81 | 350,81 | 350,88 | 351,87 |
| Bus_km sostitutivi e integrativi programmati | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Struttura dei servizi | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Periodo invernale | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% |
| Periodo estivo | | | | | | | | | | |
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0% |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | |

| Lecce-Gagliano | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Modello di esercizio | | | | | | | | | | |
| Treni/g/dir in composizione singola | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Treni/g/dir in composizione doppia | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Veicoli/gg | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Treni*km/000 | 316,52 | 318,26 | 317,57 | 317,22 | 324,99 | 325,34 | 324,99 | 324,99 | 325,32 | 326,04 |
| di cui treni*km eserciti con trazione elettrica | - | - | - | - | 324,99 | 325,34 | 324,99 | 324,99 | 325,32 | 326,04 |
| di cui treni*km eserciti con trazione diesel | 316,52 | 318,26 | 317,57 | 317,22 | - | - | - | - | - | - |
| Bus_km sostitutivi e integrativi programmati | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Struttura dei servizi | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Periodo invernale | | | | | | | | | | |
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3% |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % |
| Periodo estivo | | | | | | | | | | |
| Feriale | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0% |
| | | | | | % | % | % | % | % | |
| Sabato | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 66,7 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0% |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | |
| Domenica e festivi | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0% |
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | |

| Lecce-Maglie | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Modello di esercizio | | | | | | | | | | |
| Treni/g/dir in composizione singola | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Treni/g/dir in composizione doppia | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Veicoli/gg | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Treni*km/000 | 81,46 | 82,03 | 81,84 | 81,75 | 81,75 | 81,75 | 81,75 | 81,75 | 81,84 | 82,03 |

| | | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione elettrica</i> | - | - | - | - | 81,75 | 81,75 | 81,75 | 81,75 | 81,84 | 82,03 |
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione diesel</i> | 81,46 | 82,03 | 81,84 | 81,75 | - | - | - | - | - | - |
| Bus_km sostitutivi e integrativi programmati | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Struttura dei servizi**Periodo invernale**

| | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |

Periodo estivo

| | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Feriale | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Sabato | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Domenica e festivi | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Maglie-Otranto | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|

Modello di esercizio

| | | | | | | | | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Treni/g/dir in composizione singola | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| <i>Treni/g/dir in composizione doppia</i> | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Veicoli/gg | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| Treni*km/000 | 66,51 | 66,87 | 66,73 | 66,65 | 68,29 | 68,36 | 68,29 | 68,29 | 68,36 | 68,51 |
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione elettrica</i> | - | - | - | 66,65 | 68,29 | 68,36 | 68,29 | 68,29 | 68,36 | 68,51 |
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione diesel</i> | 66,51 | 66,87 | 66,73 | - | - | - | - | - | - | - |
| Bus_km sostitutivi e integrativi programmati | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Struttura dei servizi**Periodo invernale**

| | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% |

Periodo estivo

| | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Feriale | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 75,0% | 75,0% | 75,0% | 75,0% | 75,0% |
| Sabato | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 75,0% | 75,0% | 75,0% | 75,0% | 75,0% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 40,0% | 40,0% | 40,0% | 40,0% | 40,0% |

| | | | | | | | | | | |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Lecce-Novoli-Casarano | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|

Modello di esercizio

| | | | | | | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Treni/g/dir in composizione singola | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| <i>Treni/g/dir in composizione doppia</i> | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Veicoli/gg | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| Treni*km/000 | 433,22 | 435,60 | 434,65 | 434,17 | 434,17 | 434,65 | 434,17 | 434,17 | 434,65 | 435,60 |
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione elettrica</i> | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| | | | | | | | | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione diesel</i> | 433,22 | 435,60 | 434,65 | 434,17 | 434,17 | 434,65 | 434,17 | 434,17 | 434,65 | 435,60 |
| Bus_km sostitutivi e integrativi programmati | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Struttura dei servizi

Periodo invernale

| | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% |

Periodo estivo

| | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Feriale | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Sabato | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% |

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Gallipoli-Gagliano | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|

Modello di esercizio

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Treni/g/dir in composizione singola | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Treni/g/dir in composizione doppia | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Veicoli/gg | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |

Treni*km/000

| | | | | | | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 230,69 | 231,96 | 231,45 | 231,20 | 231,20 | 231,45 | 231,20 | 231,20 | 231,45 | 231,96 |
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione elettrica</i> | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione diesel</i> | 230,69 | 231,96 | 231,45 | 231,20 | 231,20 | 231,45 | 231,20 | 231,20 | 231,45 | 231,96 |
| Bus_km sostitutivi e integrativi programmati | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Struttura dei servizi

Periodo invernale

| | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Feriale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Sabato | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% |

Periodo estivo

| | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Feriale | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Sabato | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% | 66,7% |
| Domenica e festivi | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 33,3% |

Di seguito si riporta il quadro complessivo della produzione programmata in treni*km/000:

| | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
| Bari-Putignano (via Conversano) | - | 667,25 | 665,79 | 665,06 | 687,05 | 687,92 | 687,05 | 687,05 | 687,59 | 689,23 |
| Putignano - Martina Franca | 350,92 | 352,85 | 352,08 | 351,69 | 363,32 | 363,78 | 363,32 | 363,32 | 363,61 | 364,48 |
| Bari-Putignano (via Casamassima) | 492,28 | 494,98 | 493,90 | 493,36 | 509,67 | 510,32 | 509,67 | 509,67 | 510,07 | 511,29 |
| Martina Franca-Taranto | 169,14 | 170,07 | 169,70 | 169,51 | 169,51 | 169,70 | 169,51 | 169,51 | 169,70 | 170,07 |
| Martina Franca-Lecce | 497,89 | 500,63 | 499,54 | 498,99 | 498,99 | 499,54 | 498,99 | 498,99 | 499,54 | 500,63 |

| | | | | | | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| San Pancrazio-Lecce | 85,51 | 86,10 | 85,90 | 85,81 | 85,81 | 85,81 | 85,81 | 85,81 | 85,90 | 86,10 |
| Lecce-Gallipoli | 350,11 | 351,87 | 350,88 | 350,81 | 350,81 | 351,17 | 350,81 | 350,81 | 350,88 | 351,87 |
| Lecce-Gagliano | 316,52 | 318,26 | 317,57 | 317,22 | 324,99 | 325,34 | 324,99 | 324,99 | 325,32 | 326,04 |
| Lecce-Maglie | 81,46 | 82,03 | 81,84 | 81,75 | 81,75 | 81,75 | 81,75 | 81,75 | 81,84 | 82,03 |
| Maglie-Otranto | 66,51 | 66,87 | 66,73 | 66,65 | 68,29 | 68,36 | 68,29 | 68,29 | 68,36 | 68,51 |
| Lecce-Novoli-Casarano | 433,22 | 435,60 | 434,65 | 434,17 | 434,17 | 434,65 | 434,17 | 434,17 | 434,65 | 435,60 |
| Gallipoli-Gagliano | 230,69 | 231,96 | 231,45 | 231,20 | 231,20 | 231,45 | 231,20 | 231,20 | 231,45 | 231,96 |
| Treni*km/000 | 3.074,25 | 3.758,48 | 3.750,03 | 3.746,22 | 3.805,55 | 3.809,78 | 3.805,55 | 3.805,55 | 3.808,92 | 3.817,81 |
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione elettrica</i> | 843,20 | 1.017,90 | 1.315,39 | 2.045,67 | 2.789,37 | 2.792,51 | 2.789,37 | 2.789,37 | 2.791,94 | 2.798,38 |
| <i>di cui treni*km eserciti con trazione diesel</i> | 2.231,05 | 2.740,58 | 2.434,63 | 1.700,55 | 1.016,18 | 1.017,27 | 1.016,18 | 1.016,18 | 1.016,98 | 1.019,43 |
| Bus_km sostitutivi programmati | 852,26 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Bus_km integrativi programmati | - | 486,40 | 486,40 | - | - | - | - | - | - | - |

1.3.4 Investimenti e composizione della flotta

Rinnovo del materiale rotabile ferroviario

Si riporta di seguito il cronoprogramma di immissione degli elettrotreni ETR e dismissione del materiale rotabile termico ATR e ALN:

| | 2023 | | | 2024 | | | 2025 | | | 2026 | | | 2027 | | | |
|---------------|------------|---------|---|------------|---------|---|------------|---------|---|------------|---------|---|------------|---------|----|----|
| | Immissioni | Dismiss | | Immissioni | Dismiss | | Immissioni | Dismiss | | Immissioni | Dismiss | | Immissioni | Dismiss | | |
| ETR 322 Newag | 11 | - | - | 11 | 5 | - | 16 | 3 | - | 19 | 7 | - | 26 | 10 | - | 36 |
| ATR 220 Pesa | 25 | - | - | 25 | - | - | 25 | - | - | 25 | - | - | 25 | - | - | 15 |
| ALN Fiat 1900 | 11 | - | - | 11 | - | - | 11 | - | 3 | 8 | - | 8 | - | - | - | - |
| | 47 | - | - | 47 | 5 | - | 52 | 3 | 3 | 52 | 7 | 8 | 51 | 10 | 10 | 51 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2028 | | | 2029 | | | 2030 | | | 2031 | | | 2032 | | | |
| | Immissioni | Dismiss | | Immissioni | Dismiss | | Immissioni | Dismiss | | Immissioni | Dismiss | | Immissioni | Dismiss | | |
| ETR 322 Newag | 36 | - | - | 36 | - | - | 36 | - | - | 36 | - | - | 36 | - | - | 36 |
| ATR 220 Pesa | 15 | - | - | 15 | - | - | 15 | - | - | 15 | - | - | 15 | - | - | 15 |
| ALN Fiat 1900 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 51 | - | - | 51 | - | - | 51 | - | - | 51 | - | - | 51 | - | - | 51 |

Il PEF in oggetto, considerando quanto sopra, si basa sull'assunto dell'immissione in esercizio del suddetto materiale rotabile entro l'inizio dell'anno delle singole annualità ivi indicate.

Si precisa che l'eventuale introito derivante dalla dismissione del materiale termico ATR e ALN sarà investito nell'acquisto degli elettrotreni ETR comportando, quindi, una riduzione dei contributi in conto capitale che Regione Puglia dovrà finanziare per l'acquisto degli ETR.

I nuovi ETR andranno a sostituire i veicoli più vecchi attualmente in circolazione. La progettazione e la realizzazione degli stessi sarà effettuata secondo le norme europee più aggiornate e le *best practice* di settore, per garantire le performance di sistema più elevate possibili.

Nello specifico:

- I nuovi ETR sono progettati al fine di soddisfare i criteri europei per la definizione di "Comfortable", come definito dalla UNI EN12299:2009. I veicoli saranno silenziosi nel rispetto delle norme europee per azionamento e dinamica di marcia, migliorando sensibilmente le condizioni di viaggio e il rumore e le vibrazioni emessi verso l'esterno;
- sui nuovi ETR sarà garantito il collegamento ad Internet tramite Wi-Fi di bordo per i passeggeri e la disponibilità di informazioni sul treno e sui servizi FSE con lo stesso mezzo, così come prescritto dalle STI e dalle normative europee per l'informazione ai viaggiatori;

- ogni veicolo avrà un sistema di videosorveglianza che potrà essere interfacciato con le infrastrutture della Centrale Operativa di terra, per garantire un monitoraggio costante della sicurezza dei passeggeri a bordo treno;
- sui nuovi treni sarà messo a disposizione un numero di posti bici coerente con quanto richiesto dalle associazioni europee di cicloamatori;
- il consumo di energia degli impianti di condizionamento sarà costantemente controllato e ottimizzato, in conformità a quanto previsto dalle *best practice* ATOC in proposito e dalle STI;
- saranno previsti contatori per monitorare e limitare il consumo di energia, limitare i costi per la collettività e l'impatto ambientale;
- tutti i dati diagnostici dei veicoli verranno automaticamente scaricati nel database di manutenzione per gli stessi, in modo tale da garantire un controllo costante e la tempestività degli interventi del personale di manutenzione;
- i veicoli saranno progettati per la massimizzazione della manutenzione su condizione, per risparmiare risorse, massimizzare la disponibilità riducendo i tempi e i costi necessari per la manutenzione. Contemporaneamente, il rispetto delle *best practice* europee di progettazione per la manutenibilità garantirà agevoli scomposizioni e sostituzioni dei componenti, per garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori;
- i veicoli, in linea con le caratteristiche dell'infrastruttura FSE, avranno una lunghezza di 55 metri;
- i veicoli saranno componibili per almeno tre unità e accoppiabili per il soccorso con materiale di tipo Jazz, senza la necessità di utilizzo di alcuna interfaccia meccanica aggiuntiva;
- i veicoli avranno una velocità massima di 120 km/h;
- la frenatura di servizio, a carico massimo e tensione di linea nominale, comunque venga realizzata, garantirà una decelerazione media dell'ETR di $1,1 \text{ m/s}^2$ a partire da 80 km/h, con un valore assoluto massimo non superiore a $1,4 \text{ m/s}^2$;
- il veicolo avrà una capienza di almeno 330 passeggeri totali a carico massimo (6 p/m^2), con almeno 177 posti a sedere. Per tutti i posti a sedere saranno disponibili sia prese di corrente a 220 V AC, sia prese USB per la ricarica dei dispositivi mobili;
- sui veicoli saranno previste almeno 4 porte per fiancata per l'accesso dei passeggeri;
- il comparto passeggeri sarà dotato di impianto di climatizzazione automatico dell'aria estate/inverno, distinto da quello delle cabine di guida per mantenere all'interno dell'Elettrotreno i valori di temperatura e umidità relativa prescritti;
- tutte le porte saranno equipaggiate con apposito sistema contapasseggeri, in grado di interfacciarsi con il sistema di bordo per la rilevazione della posizione GPS di fermate e stazioni;
- il Sistema di Protezione della Marcia del Treno (ATP) di bordo sarà composto da due parti funzionalmente distinte in grado di svolgere le funzioni di seguito specificate. Una parte svolgerà le funzioni di ATP continuo e sarà pienamente compatibile con il sistema attualmente in esercizio, l'altra parte svolgerà le funzioni di ATP discontinuo, in grado di ricevere le informazioni dai punti informativi installati a terra, per ridurre i tempi di percorrenza e per aumentare la sicurezza e la funzionalità del sistema. Il veicolo sarà, quindi, in grado di leggere i dati provenienti da entrambi i sistemi di segnalamento (ovvero continuo e discontinuo). Infatti, nel breve periodo, sulla stessa linea potranno essere presenti sia tratte attrezzate con l'attuale ATP continuo che tratte attrezzate con ATP discontinuo del tipo ETCS livello 1. Il SSB sarà compatibile per il successivo upgrade ETCS Livello 2.

Infine, l'introduzione del nuovo materiale rotabile, avrà un impatto positivo sull'affidabilità media del parco rotabile di FSE aumentando il chilometraggio tra due guasti tecnici rilevanti, e quindi migliorando il livello di puntualità e regolarità del servizio. Infatti, l'affidabilità della flotta dei veicoli forniti, misurata tramite il parametro MDBF (*Mean distance between failure*), dovrà essere non inferiore a 60.000 treni*km. Tale parametro sarà oggetto di valutazione durante il periodo di service. Per i componenti, tale parametro prende il nome di MDBCF (*Mean Distance Between Component Failures*) ed è definito allo stesso modo per i guasti di ogni componente che causano avaria o esercizio in degrado del componente stesso.

Gli impatti sui valori economici derivanti dall'immissione del nuovo materiale rotabile, ove presenti, sono descritti nei commenti circa l'andamento delle singole voci di costo e di ricavo.

Composizione e anzianità della flotta

Si riporta l'evoluzione del parco rotabile e l'anzianità media (espressa in anni) distinta tra elettrotreni (ETR) e treni diesel (ATR e ALN). Come si evince dalla tabella sotto riportata, lungo l'arco di piano è prevista la riduzione dell'età media della flotta entro il 2027 (da 18,9 a 7,6 anni), con conseguente miglioramento della sostenibilità ambientale del trasporto e riduzione delle emissioni.

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ETR | | | | | | | | | | | |
| Nr. | 11 | 11 | 16 | 19 | 26 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 |
| Età media | 2,8 | 3,8 | 3,3 | 3,6 | 3,4 | 3,2 | 4,2 | 5,2 | 6,2 | 7,2 | 8,2 |
| ATR | | | | | | | | | | | |
| Nr. | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Età media | 13,0 | 14,0 | 15,0 | 16,0 | 17,0 | 18,4 | 19,4 | 20,4 | 21,4 | 22,4 | 23,4 |
| ALN | | | | | | | | | | | |
| Nr. | 11 | 11 | 11 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Età media | 44,0 | 45,0 | 46,0 | 47,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Totale flotta | | | | | | | | | | | |
| Nr. | 47 | 47 | 52 | 52 | 51 | 51 | 51 | 51 | 51 | 51 | 51 |
| Età media | 17,9 | 18,9 | 18,0 | 16,3 | 10,1 | 7,6 | 8,6 | 9,6 | 10,6 | 11,6 | 12,6 |

Piano investimenti

Si riporta di seguito il Piano degli investimenti condiviso tra Regione Puglia e l'Impresa Ferroviaria, che ha come obiettivi primari:

- i. Rinnovo e *upgrading* tecnologico delle flotte e degli impianti e miglioramento sostenibilità ambientale tramite:
 - o Rinnovo della flotta che porta a una riduzione dell'età media del parco rotabile;
 - o Aumento affidabilità e produttività dei mezzi;
 - o Interventi di manutenzione dei depositi e delle officine;
- ii. Innovazione digitale, tramite:
 - o Informatizzazione processi operativi e commerciali e attrezzaggio tecnologico dei mezzi;
 - o Centralizzazione della gestione della circolazione dei treni e dell'informazione all'utenza a bordo.

Valori in €/mln

| Valori deflazionati al 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | Totale 23-32 |
|---|------|--------------|--------------|--------------|--------------|------|------|------|------|------|---------------|
| Investimenti in nuovo materiale rotabile | | | | | | | | | | | |
| Nr. acquisto nuovi ETR | - | 5 | 3 | 7 | 10 | - | - | - | - | - | 25 |
| Investimento medio unitario | 5,72 | 6,10 | 6,10 | 6,10 | - | - | - | - | - | - | - |
| Totale | - | 28,60 | 18,30 | 42,70 | 61,00 | - | - | - | - | - | 150,60 |
| <i>di cui investimento a carico di FSE</i> | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <i>di cui investimento a carico di Regione Puglia</i> | - | 28,60 | 18,30 | 42,70 | 61,00 | - | - | - | - | - | 150,60 |

| | | | | | | | | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Investimenti ITC | | | | | | | | | | | |
| Control Room | 0,27 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,27 |
| OBoE (On Board Equipment) | - | 4,62 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 0,38 | - | - | - | 10,00 |
| Altri investimenti ITC | 0,47 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,16 | 0,16 | 0,16 | 0,16 | 0,16 | 2,07 |
| Totale | 0,74 | 4,82 | 1,20 | 1,20 | 2,20 | 1,16 | 0,54 | 0,16 | 0,16 | 0,16 | 12,34 |
| <i>di cui investimento a carico di FSE</i> | 0,74 | 4,82 | 1,20 | 1,20 | 2,20 | 1,16 | 0,54 | 0,16 | 0,16 | 0,16 | 12,34 |
| <i>di cui investimento a carico di Regione Puglia</i> | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Investimenti in manutenzione straordinaria | | | | | | | | | | |
|---|-------------|-------------|----------|----------|-------------|-------------|--------------|--------------|----------|--------------|
| Revamping materiale rotabile ATR200 | - | - | - | - | - | 1,60 | 11,20 | 11,20 | - | 24,00 |
| Revamping materiale rotabile ETR | - | - | - | - | 7,00 | - | 8,40 | - | - | 22,40 |
| Manutenzione depositi | 2,47 | 0,25 | - | - | - | - | - | - | - | 2,72 |
| Totale | 2,47 | 0,25 | - | - | 7,00 | 1,60 | 19,60 | 11,20 | - | 49,12 |
| <i>di cui investimento a carico di FSE</i> | 2,47 | 0,25 | - | - | 7,00 | 1,60 | 19,60 | 11,20 | 7,00 | 49,12 |
| <i>di cui investimento a carico di Regione Puglia</i> | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| | | | | | | | | | | | |
|---|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|---------------|
| Totale | 3,21 | 33,67 | 19,50 | 43,90 | 70,20 | 2,76 | 20,14 | 11,36 | 0,16 | 7,16 | 212,06 |
| <i>di cui investimento a carico di FSE</i> | 3,21 | 5,07 | 1,20 | 1,20 | 9,20 | 2,76 | 20,14 | 11,36 | 0,16 | 7,16 | 1,46 |
| <i>di cui investimento a carico di Regione Puglia</i> | - | 28,60 | 18,30 | 42,70 | 61,00 | - | - | - | - | - | 150,60 |

Il Piano di investimenti per il rinnovo della flotta è uno degli elementi portanti su cui si fonda il miglioramento del servizio offerto e l'incremento dell'attrattività.

FSE è stato designato da Regione Puglia quale soggetto attuatore delle risorse derivanti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per le finalità dell'Investimento "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario" definite dal Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 30 giugno 2022, n.198. FSE ha elaborato un progetto sperimentale di trasporto integrato a idrogeno nel bacino di Gallipoli che prevede l'ingresso in servizio di 2 (due) treni H₂ e l'implementazione di un sito di stoccaggio e rifornimento nel comune di Melissano. All'attualità il finanziamento è in corso di concretizzazione definitiva procedurale al termine della quale le Parti si accordano nell'aggiornamento del nuovo piano di investimenti e del relativo piano economico-finanziario inerente il presente contratto di servizio.

1.4 Criteri utilizzati per la redazione del Piano Economico e Finanziario

Come noto, la diffusione globale del COVID-19 ad inizio 2020 ha modificato radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali, nazionali ed internazionali sia di breve che di lungo periodo. L'Italia è stato il primo Paese europeo ad applicare un lockdown totale (dal 10 marzo, DPCM 09.03.2020 - al 3 maggio, DPCM 26.04.2020) e le restrizioni hanno condizionato molti settori produttivi: il settore del trasporto pubblico anche ferroviario è stato fin da subito al centro del dibattito politico con una contrazione marcata e riduzioni dei servizi che hanno superato anche l'85%.

Gli effetti della pandemia si sono tradotti in una sensibile riduzione dei passeggeri trasportati, con conseguenti minori ricavi da traffico, e in maggiori costi, volti ad assicurare il distanziamento e contrastare la diffusione del virus.

A distanza di oltre due anni, le conseguenze della crisi pandemica sul settore dei trasporti, immediatamente evidenti, ancora non sono rientrate e sono risultate stravolte le tendenze di mobilità, consolidate da anni, a causa ad esempio del massiccio ricorso allo smart-working e alla didattica a distanza, delle complessive minori esigenze di mobilità (ad esempio turistica) nonché della mutata ripartizione modale degli spostamenti conseguenti alla nuova situazione socioeconomica.

Il perdurare di questa situazione e l'indeterminatezza di ciò che potrà essere la "nuova normalità" rendono gli scenari previsionali quanto mai incerti.

In questo nuovo quadro, la Regione Puglia ha predisposto, di concerto con FSE, il **Piano Economico e Finanziario** simulato di programmazione della gestione del servizio di trasporto su rete ferroviaria regionale di persone in regime di Obbligo di Servizio Pubblico che la Regione Puglia intende affidare a FSE per gli anni 2023-2032, individuando le voci del costo della produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel

contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del regolamento (CE) n. 1370/2007, raccordandole con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile.

In particolare, il Piano economico finanziario è stato redatto tenendo in debita considerazione le conseguenze che l'emergenza epidemiologica ha generato e potrà generare nei prossimi anni sulla domanda, sul servizio e sulla politica industriale.

Le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico nel PEF allegato al CdS sono determinate secondo i criteri previsti nella Misura 15 della Delibera ART 154/2019 e ss.mm.ii e nel rispetto dei criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II della Delibera ART 120/2018.

Il PEF è stato redatto prevedendo la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'Impresa Ferroviaria (contratto di tipo *net cost*).

I costi sono stati stimati sulla base di ipotesi di un miglioramento dell'efficienza, tenendo conto dell'andamento dei prezzi al consumo per gli anni di durata dell'affidamento. Si riportano di seguito i valori di inflazione considerati:

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Inflazione | 4,30% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% |

La previsione circa la dinamica inflattiva tiene in considerazione l'indice di inflazione programmata per il 2023 contenuto nella Tavola II.2 Quadro macroeconomico tendenziale della Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2022 approvata dal Consiglio dei Ministri il 27 settembre 2022 (pag. 49 NADEF 2022). Per gli anni successivi al 2023, per i quali il succitato documento non fornisce indicazioni circa le dinamiche inflattive, si è ipotizzato di utilizzare l'indice IPCA previsto per il 2024 desunto dal DEF 2022.

Gli effetti di una inflazione reale diversa da quella prevista nel PEF saranno a beneficio di Regione Puglia laddove la reale fosse inferiore a quella stimata mentre, gli effetti di un tasso reale maggiore di quello stimato a PEF saranno sostenuti dalle Parti in coerenza con quanto già disciplinato nella matrice dei rischi di cui all'Allegato 4.

In occasione delle revisioni del presente PRO, il tasso di inflazione previsto può essere rideterminato, garantendo sempre e comunque l'equilibrio economico-finanziario del Contratto nell'intero periodo, come previsto dalla normativa europea di riferimento.

Il presente PRO fissa gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi, definendo per ciascun anno l'indicatore di efficienza operativa e gli indicatori di efficacia ed efficienza.

Il programma di esercizio

Il Piano Economico Finanziario trova la sua principale fonte *d'input* nel Programma di Esercizio che deve essere approvato dalla Regione e dal quale scaturisce l'offerta che FSE s'impegna ad assicurare, a fronte dei corrispettivi di servizio.

Per maggiori dettagli si veda quanto riportato al paragrafo 1.3.3 Il Programma di Esercizio.

Pertinenza dei costi e dei ricavi

I valori esposti nel PEF sono "pertinenti" al perimetro dei servizi del contratto in oggetto, secondo quanto previsto dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti nella Delibera 154/2019. Il PEF individua i Ricavi operativi attesi, tenendo conto:

- per i corrispettivi: delle disponibilità e dei vincoli del bilancio regionale;
- per i ricavi da traffico: o di un recupero progressivo dei viaggiatori trasportati, stimando che si ritorni ai volumi ante- Covid solo nel 2025;
- di un trend positivo di incremento dei ricavi per effetto dell'adeguamento tariffario;
- dall'andamento dei viaggiatori trasportati per il miglioramento della qualità del servizio;
- di un incremento dovuto all'adozione di politiche incentivanti regionali e dalla prosecuzione del contrasto all'evasione/elusione.

Qualora dovessero essere consuntivati a CER ricavi inferiori rispetto a quelli previsti a PEF, sulla base della Matrice dei rischi vanno attribuite le responsabilità in capo a ciascuna delle Parti.

Per quanto riguarda i costi, il PEF individua le voci dei costi di produzione "pertinenti" necessari per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio, secondo quanto previsto dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti nella Delibera 120/2018.

FSE si impegna a porre in essere per il periodo 2023-2032 azioni di efficientamento dei propri costi che consentano la piena rispondenza dell'andamento dei costi deflazionati ai valori percentuali relativi al recupero di efficienza del costo operativo, così come riportati al paragrafo 1.5 Indicatore di efficienza operativa del presente PRO.

Si precisa che tra i correttivi operati si è tenuto conto, per i primi anni, dei maggiori costi conseguenti all'effetto pandemico, stimandone un andamento di progressiva riduzione a decorrere dal 2024.

Attribuzione delle componenti economiche afferenti alle funzioni comuni

Nel caso di componenti economiche comuni a più settori e/o aree di business, l'allocazione è stata effettuata in conformità alle determinazioni poste dall'ART con la Delibera n. 120/2018.

In particolare, per le componenti economiche non direttamente attribuibili al servizio di trasporto ferroviario ed ascrivibili al complesso delle unità organizzative di FSE trasversali ai vari business (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale), l'attribuzione al PEF è stata effettuata sulla scorta di specifici "driver" di ribaltamento dei costi determinati - nel loro valore numerico - sulla base del consuntivo 2021 la cui corretta e conforme applicazione nel CER 2019, 2020 e 2021 è stata oggetto di certificazione.

La corretta applicazione delle disposizioni previste dalla Delibera ART 120/2018 sarà verificata annualmente in sede di certificazione del CER a cura di una società di revisione o di un revisore legale dei conti, in linea con quanto previsto dalla delibera stessa alla Misura 4 "Obblighi di Contabilità dei Costi e di Separazione Contabile per l'IF".

Si riporta di seguito la descrizione dei driver di allocazione, scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse. I principi che hanno guidato l'allocazione delle partite economiche e patrimoniali allo specifico perimetro di attività rientrante nell'affidamento in oggetto possono essere così sintetizzati:

- allocazione diretta: allocazione delle componenti economiche e patrimoniali che risultino oggettivamente ed esclusivamente imputabili allo specifico Servizio;
- allocazione indiretta: allocazione di componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di Servizi sulla base di opportuni driver.

| Voce di PEF | Allocazione | Descrizione allocazione |
|--|---------------------------|---|
| Ricavi da traffico | Diretta | |
| Altri ricavi | Diretta | |
| Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | Diretta + Quota indiretta | Attribuzione diretta alla linea di business TPL Ferroviario più quota indivisa attribuita sulla base del peso dei costi del personale direttamente attribuiti alla linea di business TPL Ferroviario rispetto al totale dei costi del personale attribuiti direttamente alle diverse linee di business. |

| | | |
|-----------------------------------|---------------------------|---|
| Costi per Servizi | Diretta + Quota indiretta | Attribuzione diretta alla linea di business TPL Ferroviario più quota indivisa attribuita sulla base del peso dei costi per servizi direttamente attribuiti alla linea di business TPL Ferroviario rispetto al totale dei costi per servizi attribuiti direttamente alle diverse linee di business. |
| Costi per godimento beni di terzi | Diretta + Quota indiretta | Attribuzione diretta alla linea di business TPL Ferroviario più quota indivisa attribuita sulla base del peso dei costi del personale direttamente attribuiti alla linea di business TPL Ferroviario rispetto al totale dei costi del personale attribuiti direttamente alle diverse linee di business. |
| Costi per il personale | Diretta + Quota indiretta | Attribuzione diretta alla linea di business TPL Ferroviario più quota indivisa attribuita sulla base del peso dei costi del personale direttamente attribuiti alla linea di business TPL Ferroviario rispetto al totale dei costi del personale attribuiti direttamente alle diverse linee di business. |
| Oneri diversi | Diretta + Quota indiretta | Attribuzione diretta alla linea di business TPL Ferroviario più quota indivisa attribuita sulla base del peso dei costi del personale direttamente attribuiti alla linea di business TPL Ferroviario rispetto al totale dei costi del personale attribuiti direttamente alle diverse linee di business. |
| Ammortamenti | Diretta + Quota indiretta | Attribuzione diretta alla linea di business TPL Ferroviario più quota indivisa attribuita sulla base del peso degli ammortamenti direttamente attribuiti alla linea di business TPL Ferroviario rispetto al totale degli ammortamenti attribuiti direttamente alle diverse linee di business. |

Nei prossimi paragrafi si riportano le motivazioni sottese all'andamento delle singole voci di costo e di ricavo espresse nel PEF.

1.4.1 Ricavi da traffico per servizi di trasporto

I ricavi da traffico per servizi di trasporto rappresentano i ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio acquistati dalla clientela ed ivi inclusa ogni ulteriore somma connessa alla vendita ed alla regolarizzazione dei medesimi.

Il trend positivo di incremento dei ricavi da traffico riportato nel PEF 2023-2032 per l'intero periodo contrattuale (CAGR 7,64%) è determinato sostanzialmente da tre componenti:

- i. incremento dei viaggiatori trasportati
- ii. contrasto all'evasione/elusione
- iii. dinamica tariffaria

i. Incremento dei viaggiatori trasportati

Il Piano prevede una crescita dei viaggiatori trasportati quale effetto positivo del miglioramento della qualità del servizio, legata all'immissione del nuovo materiale rotabile ed alla rimozione graduale delle attuali limitazioni di velocità commerciale su gran parte delle linee FSE a fronte delle migliorie infrastrutturali descritte a piano.

Come descritto al paragrafo 1.3.4 Investimenti e composizione della flotta, i nuovi ETR che andranno a sostituire i veicoli più vecchi attualmente in circolazione consentiranno di soddisfare maggiormente il comfort dei viaggiatori, in linea con quanto previsto dallo standard europeo UNI EN 12299:2009. L'introduzione di nuovi treni consentirà l'intensificazione e la velocizzazione del servizio (introduzione sull'infrastruttura di SCMT/ERTMS) determinando quale effetto principale il miglioramento della qualità del trasporto e, conseguentemente, l'attivazione di nuova domanda.

Le previsioni di domanda sono state definite, da un lato, in relazione ai valori tendenziali riscontrabili sulle diverse linee di servizio, dall'altro tenendo conto del forte impatto generato dall'emergenza pandemica COVID-19. Per quanto riguarda il primo aspetto, il programma di esercizio è fondamentalmente statico lungo l'arco di piano nelle percorrenze complessive e nei bacini territoriali serviti, caratterizzati anche da dinamiche urbane di particolare intensità. In particolare, da e verso le città metropolitane di Bari e Lecce l'offerta commerciale risponde mediante incremento dei collegamenti. Ciò ha indotto ad assumere, superato il periodo contingente dovuto agli effetti della pandemia, una domanda crescente successivamente al 2025 anche per effetto delle migliorie descritte nei paragrafi precedenti.

In particolare, sulla base della contingente situazione COVID 19 e dei dati di frequentazione osservati nell'anno 2022 (si stima complessivamente per tutto l'esercizio 2022 una riduzione del volume di passeggeri pari a circa il 25% rispetto al 2019), nonostante la difficile possibilità di stima su un piano strettamente tecnico, Regione Puglia d'intesa con FSE ha previsto per il 2023 una riduzione del volume di passeggeri pari al 20% rispetto ai dati 2019, nel 2024 una riduzione pari al 10% rispetto ai dati del 2019 e, nel 2025, la ripresa dei valori di passeggeri registrati nel 2019, ante pandemia.

Superato il triennio 2023-2025, si è ritenuto di stimare un incremento obiettivo del 2% nel numero dei passeggeri trasportati, applicato anno dopo anno in quanto ipotizzato raggiungibile mediante lo sviluppo dell'offerta commerciale e connesso ai trend di mobilità ante pandemia.

ii. Contrasto all'evasione/elusione

Al fine di ridurre l'evasione tariffaria, FSE si impegna a contrastare il fenomeno mediante il seguente piano di riduzione del tasso di evasione medio annuo:

- 1% annuo nel 2023 e nel 2024;
- 0,5% annuo tendenziale fino al 2032; attraverso una più puntuale azione di lotta all'evasione ed elusione mediante:

a) Ottimizzazione delle verifiche di controlleria, sia a terra sia a bordo dei treni

Al fine di migliorare il contrasto all'evasione e all'elusione tariffaria, l'organizzazione del personale afferente a tali attività sarà ottimizzata prevedendo, oltre alle attività di controllo del Capotreno presente su ogni corsa ferroviaria di FSE, l'istituzione di squadre di controlleria, operanti sia a terra che a bordo treno:

- a terra con azioni sia di tipo "repressivo" (controlli in uscita per la verifica del possesso del titolo di viaggio) che di tipo "preventivo" (verifica del titolo di viaggio in ingresso negli impianti non dotati di tornelli);
- a bordo, a supporto delle attività del Capotreno, con azioni di controllo dei titoli di viaggio al fine di verificare il possesso del titolo (verifica evasione), la correttezza del titolo posseduto (verifica elusione) eventuale regolarizzazione a bordo, nei casi previsti.

La programmazione di tali attività dovrà essere prontamente comunicata a richiesta della Regione Puglia al fine di consentire eventuali controlli da parte di Funzionari regionali e/o coordinare azioni congiunte.

b) Adozione di molteplici sistemi di vendita (biglietterie, sistemi online, emettitrici automatiche, ecc.) e pagamento dei titoli di viaggio (contanti, carta di credito, bancomat, borsellino elettronico, ecc.)

Al fine di consentire una verifica dei titoli di viaggio veloce e dinamica finalizzata al contenimento del fenomeno dell'evasione/elusione, l'attività di controlleria dovrà intercettare fenomeni di illegalità che, con

il supporto di altre fonti informative esterne ed interne (dati di vendita, security), possano aiutare a contenere il fenomeno.

In qualsiasi tipologia di biglietteria dovranno essere ammessi tutti i mezzi di pagamento: contante, carte di credito/debito.

iii. Dinamica tariffaria

La disciplina tariffaria è normata al Titolo VI del Testo Unico sulla disciplina del TPL. La Legge Regionale n.18 del 31 ottobre 2002 delega la Giunta regionale a stabilire le basi tariffarie chilometriche minime dei servizi di trasporto da utilizzare per il calcolo dei biglietti di corsa semplice (interurbani) e degli abbonamenti, “con l’obiettivo del raggiungimento del rapporto minimo tra ricavi e costi previsto dalla vigente normativa e di promuovere l’integrazione tariffaria tra i vari servizi, con qualunque modalità esercitati e in qualunque forma gestiti”.

Pertanto, in accoglimento delle osservazioni poste dall’Autorità al termine del processo partecipativo ai sensi della misura 2 punto 7 dell’Allegato A alla Delibera ART n.120/2018 previsto prima della stipula del contratto di servizio da affidare, la Regione, con riferimento alla dinamica tariffaria di cui è competente, ha previsto i seguenti incrementi tariffari:

- annualmente, a far data dal 1° gennaio degli anni: 2024, 2026 e dal 2028 al 2032, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell’anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate del + 0,9%. Qualora l’indice dei prezzi al consumo per l’intera collettività - indice generale NIC (al lordo dei tabacchi)-, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell’anno precedente, risultasse inferiore al + 0,9%, si applicherà l’incremento previsto del + 0,9%. Qualora l’indice dei prezzi al consumo per l’intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell’anno precedente risultasse superiore al + 0,9%, si applicherà l’incremento NIC previsto per legge, assorbente l’incremento dello 0,9% prospettato;
- a far data dal 1° gennaio degli anni 2025 e 2027, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell’anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente 5% (cinque per cento) e 3,5% (tre virgola cinque per cento).

Ai fini dello sviluppo dell’incremento tariffario prospettato, è stata presa in considerazione la medesima dinamica inflattiva utilizzata per la redazione del PEF³.

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Incremento tariffario previsto | 8,00% | 1,80% | 5,00% | 1,80% | 3,50% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% |

NB: negli anni 2023, 2025 e 2027 l’incremento tariffario è inclusivo dell’adeguamento inflattivo

Gli incrementi sono stati quantificati tenendo a riferimento il miglioramento della qualità atteso in ragione del rinnovo del materiale rotabile e degli interventi di ammodernamento infrastrutturale previsti, la maggiore produzione di servizi programmata rispetto agli attuali volumi ed il trend inflattivo stimato. L’incremento tariffario sarà applicato da FSE in seguito a deliberazione della Regione.

In accoglimento delle osservazioni poste dall’Autorità al termine del processo partecipativo ai sensi della misura 2 punto 7 dell’Allegato A alla Delibera ART n.120/2018 previsto prima della stipula del contratto di servizio da affidare e in ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera ART n.154/2019, Misura 27, verrà applicato un meccanismo di *price cap* sulla base delle risultanze sotto riportate, valutate entro il mese di dicembre di ogni anno, con riferimento alle performance dell’anno precedente e con effetto sull’incremento tariffario dal primo gennaio dell’anno successivo, ove previsto.

I criteri di applicazione del meccanismo di *price cap*, per il periodo 2023-2032, sono i seguenti:

- riduzione di 0,15 p.p per mancato raggiungimento di efficacia-puntualità come da allegato 7 al Contratto di Servizio;
- riduzione di 0,15 p.p. per mancato raggiungimento di efficacia-regularità come da allegato 7 al Contratto di Servizio;

³ Si rimanda al paragrafo 1.4 Criteri utilizzati per la redazione del Piano Economico e Finanziario per il dettaglio circa la dinamica inflattiva presa in considerazione.

- riduzione di 0,15 p.p. per mancato raggiungimento di disponibilità di servizi bici come da allegato 7 al Contratto di Servizio.

Le parti condividono che i criteri sopra descritti possono dar atto ad una riduzione dell'incremento tariffario previsto di un valore massimo pari a 0,30 p.p. per ogni anno di applicazione.

I valori di riferimento della puntualità sono da intendersi come media dei valori previsti nell'allegato 7 al contratto.

I valori di riferimento della disponibilità del servizio bici sono da intendersi come media dei valori previsti nell'allegato 7 al contratto.

Detto ciò, il valore dei ricavi da traffico, assunte le ipotesi descritte in precedenza, è stato determinato, partendo dai dati ante pandemia consuntivati per l'esercizio 2019 (in termini di passeggeri/km, *load factor*, tasso di evasione), per ciascuna linea lungo tutto l'arco di Piano 2023-2032.

Si riporta di seguito lo sviluppo dei ricavi da traffico a treno*km nell'orizzonte di piano.

Valori inflazionati

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Ricavi da traffico per servizi di trasporto | 3.486 | 4.151 | 4.877 | 5.099 | 5.419 | 5.666 | 5.923 | 6.191 | 6.472 | 6.764 | 7,64% |
| | 3.486 | 4.151 | 4.877 | 5.099 | 5.419 | 5.666 | 5.923 | 6.191 | 6.472 | 6.764 | 7,64% |
| <i>Treni*Km/000</i> | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| <i>Valori in Euro/Treno*km</i> | 0,93 | 1,10 | 1,30 | 1,36 | 1,42 | 1,49 | 1,56 | 1,63 | 1,70 | 1,77 | ,39% |

Valori deflazionati al 2022

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Ricavi da traffico per servizi di trasporto | 3.486 | 4.078 | 4.790 | 4.920 | 5.229 | 5.370 | 5.515 | 5.663 | 5.815 | 5.970 | 6,16% |
| | 3.486 | 4.078 | 4.790 | 4.920 | 5.229 | 5.370 | 5.515 | 5.663 | 5.815 | 5.970 | 6,16% |
| <i>Treni*Km/000</i> | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| <i>Valori in Euro/Treno*km</i> | 0,93 | 1,08 | 1,28 | 1,31 | 1,37 | 1,41 | 1,45 | 1,49 | 1,53 | 1,56 | 5,91% |

I ricavi da traffico sono comprensivi delle forme di agevolazione ed esenzione tariffaria relativamente a talune tipologie di titoli di viaggio da parte di predeterminate categorie di utenti (cfr. art. 30 L.R. n. 18/2002). Nello specifico, sono state considerate attive per tutto il periodo contrattuale le forme di agevolazione tariffaria in vigore al momento della sottoscrizione del contratto relative a:

- sconto del 10% rispetto alla tariffa ordinaria su tutte le tipologie di abbonamenti in vendita;
- gratuità del trasporto per biglietti di corsa semplice, abbonamenti settimanali e mensili per determinate categorie di utenti:
 - privi di vista per cecità assoluta o con residuo visivo non superiore a un decimo in entrambi gli occhi con eventuale correzione e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto;
 - invalidi di guerra, civili di guerra e per servizio, iscritti alla prima, seconda e terza categoria della tabella A) allegata alla legge 18 marzo 1968, n. 113 e successive modificazioni, e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto;
 - invalidi civili e portatori di handicap certificati dall'autorità competente, ai quali sia stata accertata una invalidità in misura non inferiore all'80% e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto, nonché invalidi del lavoro certificati dall'autorità competente, ai quali sia stata accertata una invalidità in misura non inferiore al 70%.

Le agevolazioni e le esenzioni tariffarie indicate ai punti precedenti vengono compensate mediante fatturazione a Regione Puglia sulla base delle effettive quantità vendute di titoli di viaggio agevolati.

Si riportano di seguito gli obiettivi ritenuti raggiungibili nell'orizzonte di piano necessari per il monitoraggio e verifica dei livelli obiettivo:

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Incremento dei viaggiatori trasportati | -20,00% | -10,00% | 0,00% | 2,00% | 2,00% | 2,00% | 2,00% | 2,00% | 2,00% | 2,00% |
| Riduzione tasso di evasione medio | -1,00% | -1,00% | -0,50% | -0,50% | -0,50% | -0,50% | -0,50% | -0,50% | -0,50% | -0,50% |

* Per gli anni 2023-2025 la variazione è da intendersi rispetto al volume di passeggeri trasportati nel 2019, mentre dal 2026 in poi la variazione è da intendersi rispetto all'anno precedente

Di seguito l'andamento previsto dei ricavi da traffico conseguentemente al raggiungimento degli obiettivi sopra riportati:

Valori in Euro/000

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | TOTALE | CAGR |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| Ricavi da traffico per servizi di trasporto al netto effetti migliorativi | 3.081 | 30.810 | |
| Recupero ricavi COVID ai livelli 2019 | 182 | 590 | 998 | 998 | 998 | 998 | 998 | 998 | 998 | 998 | 8.753 | |
| Effetti derivanti dalla lotta all'evasione tariffaria | 49 | 112 | 161 | 196 | 236 | 275 | 316 | 359 | 405 | 452 | 2.561 | |
| Effetti derivanti dall'incremento delle tariffe | 81 | 138 | 297 | 304 | 392 | 402 | 414 | 426 | 439 | 453 | 3.346 | |
| Effetti derivanti dall'incremento delle tariffe per indiciz. all'inflazione | 94 | 230 | 340 | 426 | 521 | 616 | 715 | 819 | 927 | 1.040 | 5.727 | |
| Effetti derivanti dall'incremento del load factor | - | - | - | 94 | 192 | 294 | 399 | 508 | 622 | 741 | 2.850 | |
| Totale effetti migliorativi ricavi da traffico | 405 | 1.070 | 1.796 | 2.018 | 2.338 | 2.585 | 2.842 | 3.110 | 3.391 | 3.683 | 23.237 | |
| Ricavi da traffico per servizi di trasporto | 3.486 | 4.151 | 4.877 | 5.099 | 5.419 | 5.666 | 5.923 | 6.191 | 6.472 | 6.764 | 54.047 | 7,64% |

1.4.2. Altri ricavi e proventi

La voce "Altri ricavi e proventi" è di natura residuale e comprende tutte le componenti positive di reddito derivanti dalle attività d'impresa ancorché complementari all'espletamento del servizio.

Nello specifico, nell'orizzonte di piano le componenti positive di reddito identificate afferiscono a proventi relativi, prevalentemente, ad attività pubblicitarie, multe e penalità.

In linea con quanto previsto dalla Relazione istruttoria di accompagnamento alla delibera ART n. 154/2019 (§2.11, pag. 32), il rigiro a conto economico del contributo di Euro 14.268.120, ricevuto da Regione Puglia a valere della DGR n. 1181 del 6/8/2005 e della DGR n. 1122 del 30/06/2009 a copertura degli investimenti per l'acquisto di 5 ATR 220, è stato imputato con il metodo diretto di cui al principio contabile OIC n. 16 a riduzione degli ammortamenti.

Si riporta di seguito lo sviluppo degli altri ricavi e proventi a treno*km nell'orizzonte di piano.

Valori inflazionati

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

| | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Proventi e prestazioni diverse | 123 | 146 | 172 | 179 | 191 | 199 | 208 | 218 | 228 | 238 | 7,64% |
| | 123 | 146 | 172 | 179 | 191 | 199 | 208 | 218 | 228 | 238 | 7,64% |
| Treni*Km/000 | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| Valori in Euro/Treno*km | 0,03 | 0,04 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,06 | 0,06 | 0,06 | 7,39% |

Valori deflazionati al 2022

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Proventi e prestazioni diverse | 123 | 144 | 169 | 173 | 184 | 189 | 194 | 199 | 205 | 210 | 6,16% |
| | 123 | 144 | 169 | 173 | 184 | 189 | 194 | 199 | 205 | 210 | 6,16% |
| Treni*Km/000 | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| Valori in Euro/Treno*km | 0,03 | 0,04 | 0,04 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,06 | 5,91% |

Si precisa che, conseguentemente a quanto disposto dalla Legge 145/2018 e dall'art. 5 del DL 109/2018 in termini di definanziamento del capitolo di spesa 1314 destinato alla copertura dei maggiori oneri di malattia, non si è provveduto a stimare alcuna componente positiva di reddito nell'arco di piano.

1.4.3 Costi per materie prime

Tale voce, in cui sono stimati i costi per gli acquisti di materie prime destinati ad essere utilizzate per la produzione, risulta essere così composta:

- Materiali e ricambistica: il costo per l'acquisto di materiali e ricambistica relativamente alla manutenzione ordinaria del materiale rotabile, per gli anni di durata dell'affidamento, è stato stimato in linea con i dati consuntivi 2019-2020-2021 (pari a circa 0,28 Euro/treno*km a valori 2022) ed adeguato annualmente per l'andamento dei prezzi al consumo.
- Carburante di trazione: la stima circa il costo per l'approvvigionamento del carburante di trazione nel primo anno di piano (2023) è stata effettuata sulla base degli ultimi dati di mercato (quotazioni *forward* degli indici di riferimento dei prodotti petroliferi). Sul prezzo del gasolio da trazione incidono in maniera estremamente significativa due fattori: *i)* l'andamento inflattivo delle quotazioni delle materie prime petrolifere e *ii)* l'eliminazione a dicembre 2021 dell'accisa agevolata per gli operatori di servizi TPL. Di entrambi questi fattori è stato tenuto conto nella stima del costo futuro del gasolio. In considerazione che le curve *forward* delle quotazioni dei prodotti petroliferi si ritiene siano affidabili fino al 2026, successivamente si è previsto un ritorno a una situazione di normalità delle quotazioni (ossia in linea con la media storica) a partire dal 2027. Pertanto, dal 2027 è stato previsto un costo in linea con quello del 2019 incrementato per la perdita del beneficio fiscale dell'accisa agevolata.

Si riporta di seguito l'andamento del costo a treno*km stimato lungo l'arco di piano:

| Valori in Euro/treno*km - valori inflazionati | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Costo carburante di trazione | 1,25 | 1,22 | 1,20 | 1,18 | 1,18 | 1,18 | 1,18 | 1,18 | 1,18 | 1,18 |
| Valori in Euro/treno*km - valori 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
| Costo carburante di trazione | 1,20 | 1,15 | 1,11 | 1,07 | 1,05 | 1,03 | 1,01 | 1,00 | 0,98 | 0,96 |

Si riporta di seguito l'andamento del costo per materie prime lungo l'arco di Piano, a valori inflazionati e deflazionati al 2022:

Valori inflazionati

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

| | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Materiali e ricambistica | 1.161 | 1.395 | 1.408 | 1.424 | 1.471 | 1.499 | 1.525 | 1.552 | 1.581 | 1.613 | 3,72% |
| Carburante di trazione | 2.795 | 3.354 | 2.933 | 2.000 | 1.195 | 1.196 | 1.195 | 1.195 | 1.196 | 1.199 | -8,97% |
| | 3.956 | 4.750 | 4.341 | 3.424 | 2.667 | 2.696 | 2.720 | 2.747 | 2.778 | 2.812 | -3,72% |
| Treni*Km/000 | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| Valori in Euro/Treno*km | 1,06 | 1,26 | 1,16 | 0,91 | 0,70 | 0,71 | 0,71 | 0,72 | 0,73 | 0,74 | -3,95% |

Valori deflazionati al 2022

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Materiali e ricambistica | 1.114 | 1.314 | 1.303 | 1.294 | 1.314 | 1.315 | 1.314 | 1.314 | 1.315 | 1.317 | 1,88% |
| Carburante di trazione | 2.679 | 3.159 | 2.714 | 1.818 | 1.067 | 1.049 | 1.030 | 1.011 | 994 | 979 | -10,58% |
| | 3.793 | 4.473 | 4.017 | 3.111 | 2.381 | 2.364 | 2.343 | 2.325 | 2.309 | 2.296 | -5,42% |
| Treni*Km/000 | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| Valori in Euro/Treno*km | 1,01 | 1,19 | 1,07 | 0,83 | 0,63 | 0,62 | 0,62 | 0,61 | 0,61 | 0,60 | -5,65% |

1.4.4 Costi per servizi di terzi

Sono imputati in questa voce tutti i costi stimati derivanti dall'acquisizione di servizi. Si riportano di seguito i razionali circa l'andamento delle principali voci di costo che compongono i costi per servizi:

- Costi di accesso all'infrastruttura: trattasi dei costi sostenuti per l'accesso ed utilizzo dell'infrastruttura, per l'energia elettrica di trazione e per l'aggio dell'1% che FSE deve riconoscere all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA).
- In linea con quanto disposto da ART, relativamente al ristoro dei canoni che l'Impresa Ferroviaria dovrà versare al Gestore dell'Infrastruttura, si è provveduto ad applicare nella determinazione dei costi di accesso all'infrastruttura presenti nel PEF i canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura adottati da R.F.I. S.p.A. per l'Infrastruttura ferroviaria nazionale nel Prospetto Informativo di Rete 2023 (PIR):
 - i. Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA):
 - Componente A, divisa nelle seguenti sub-componenti additive:
 - A1, relativa alla classe di massa complessiva del convoglio 0-500 t, pari a Euro/treno*km 0,131;
 - A2, relativa alla classe di velocità di percorrenza della traccia oraria 0-100 km/h, pari a Euro/treno*km 0,121;
 - A3, relativa alla classe di usura della linea di contatto elettrica del materiale rotabile, pari a Euro/treno*km 0,024.
 - Componente B (correlata all'*ability to pay*), relativa esclusivamente ai segmenti di mercato per i quali si prevede l'effettuazione di volumi di traffico (segmento OSP - REGIONALI):
 - No Nodo, relativa ai servizi regionali la cui traccia non interessa tratte della rete metropolitana ed i treni circolano nei giorni diversi dalla domenica e dai festivi, pari a Euro/treno*km 1,694;
 - No Nodo – Holy, relativa ai servizi regionali la cui traccia non interessa tratte della rete metropolitana ed i treni circolano di domenica e nei festivi, pari a Euro/treno*km 1,423.
 - ii. Servizi extra-PMdA erogati dal Gestore dell'Infrastruttura in qualità di operatore d'impianto richiesti dall'Impresa Ferroviaria FSE:
 - Accesso e utilizzo stazione passeggeri, relativo alla messa a disposizione di spazi di stazione relativi a biglietterie self-service (stazioni "Bronze"), pari a Euro/postazione 253,35⁴ annui;

⁴ Ai fini dell'individuazione del corrispettivo da corrispondere al Gestore dell'Infrastruttura, è stata presa a riferimento, in assenza di aree di biglietterie, spazi di accoglienza e assistenza ed obliteratrici, esclusivamente la tariffa per biglietterie Self-Service del PIR 2022 di RFI relativa a stazioni di tipologia Bronze, ossia "stazioni e fermate caratterizzate da basse o bassissime frequentazioni (generalmente < di 500

- Accesso e utilizzo aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, pari a Euro/minuto 0,073 per la sosta diurna (soste dalle 06:00 alle 22:00) e Euro/minuto 0,071 per la sosta notturna (soste dalle 22:00 alle 06:00);
- Servizio di rifornimento idrico dei treni, relativo alla messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di impianti fissi e della fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti idrici di bordo del materiale rotabile, pari a Euro/tr-km 0,0044;
- Assistenza a passeggeri a ridotta mobilità, con servizio senza carrello nella fascia oraria 6.0022.00, pari a Euro/intervento 5,00.

Non si è provveduto a considerare il ristoro dei canoni di *i)* accesso e utilizzo dei centri di manutenzione; *ii)* accesso e utilizzo degli scali di smistamento e aree di composizione dei treni; e *iii)* accesso e utilizzo delle platee di lavaggio, in quanto gli impianti di Bari e Lecce nei quali vengono svolti i relativi servizi sono di pertinenza dell'Impresa Ferroviaria. I relativi costi di manutenzione e gestione sono inclusi nel perimetro dei costi stimati nel PEF 2023-2032.

I suddetti canoni previsti per l'esercizio 2023 sono stati applicati costantemente per tutto l'arco di Piano, opportunamente adeguati annualmente per l'andamento dei prezzi al consumo.

Infine, la stima circa il costo per l'approvvigionamento dell'energia elettrica di trazione corrisposto al Gestore dell'Infrastruttura è stata effettuata sulla base degli ultimi dati di mercato⁵. Si riporta di seguito l'andamento del costo a treno*km stimato lungo l'arco di piano:

| Valori in Euro/treno*km - valori inflazionati | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Costo energia elettrica di trazione | 1,55 | 1,34 | 1,09 | 0,89 | 0,85 | 0,88 | 0,90 | 0,92 | 0,93 | 0,95 |
| Valori in Euro/treno*km - valori 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
| Costo energia elettrica di trazione | 1,49 | 1,26 | 1,01 | 0,80 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,73 | 0,72 |

Eventuali variazioni di costo in aumento/diminuzione verso il Gestore dell'Infrastruttura, non previste nel PEF, andranno riconosciute integralmente a FSE/Regione (cosiddetti costi passanti).

- Bus per servizi sostitutivi: come già riportato in precedenza con riferimento alla linea Bari-Putignano (via Conversano), in considerazione degli interventi in corso nel modello di esercizio è prevista l'indisponibilità dell'infrastruttura fino a tutto il 2023. Conseguentemente, il servizio verrà garantito nel solo anno 2023 tramite un servizio di bus sostitutivi (pari a circa 852 mila bus*km annui). Inoltre, in conseguenza dello slittamento della fine dei lavori di elettrificazione della medesima tratta a fine 2025, per gli anni 2024 e 2025 è stata prevista l'istituzione di un servizio di autobus integrativi (pari a circa 486 mila bus*km annui) al fine di servire le fermate di Triggiano e Capurso le quali, essendo in galleria, non consentono il servizio passeggeri con treni a trazione diesel. Da ultimo, si è prevista una quota di servizi sostitutivi emergenziali che saranno attivati nel caso di interruzioni del servizio a seguito⁵:
 - circostanze straordinarie esterne all'esercizio ferroviario, quali condizioni meteorologiche estreme, gravi catastrofi naturali o gravi crisi sanitarie pubbliche che l'impresa ferroviaria, malgrado la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare o alle cui conseguenze non poteva ovviare;
 - un comportamento di terzi che l'impresa ferroviaria, nonostante abbia riposto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare, quali presenza di persone sui binari, furto di cavi, emergenze a bordo, attività di contrasto, sabotaggio o terrorismo.

In accoglimento delle osservazioni poste dall'Autorità al termine del processo partecipativo ai sensi della misura 2 punto 7 dell'Allegato A alla Delibera ART n.120/2018 previsto prima della stipula del contratto di servizio da affidare, il relativo affidamento di detti servizi dovrà avvenire esclusivamente mediante procedure a evidenza pubblica.

frequentatori medi/giorno), spesso impresenziate, prive di Fabbricato Viaggiatori e dotate di servizi unicamente per il traffico regionale/locale". ⁵ Fonte: AFRY, Wholesale electricity price projections, Q2 2022 edition – Italy

⁵ Si veda Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).

- **Manutenzione materiale rotabile:** il costo di manutenzione ordinaria esternalizzata di alcuni componenti e/o impianti del materiale rotabile, per gli anni di durata dell'affidamento, è stato stimato partendo dai dati di consuntivo 2019-2021 ed adeguato annualmente, tenendo in considerazione, oltre all'effetto derivante dall'andamento dei prezzi al consumo, dell'efficientamento stimato anno dopo anno a seguito degli interventi di manutenzione ciclica e della sostituzione del materiale rotabile usato con il materiale rotabile nuovo;
- **Servizi amministrativi ed informatici:** il costo relativo ai servizi amministrativi (prestazioni professionali relative a servizi di contabilità, tesoreria, amministrazione personale, ecc.) è stato stimato partendo dal costo medio consuntivato negli anni 2019-2021 ed adeguato annualmente per l'andamento dei prezzi al consumo. Il costo relativo ai servizi informatici è stato stimato sulla base dei costi puntualmente previsti a budget per il 2022. La stima lungo l'arco di Piano è stata effettuata considerando il solo adeguamento inflattivo;
- **Prestazioni professionali:** il costo relativo alle prestazioni professionali è stato determinato partendo dal costo consuntivato negli anni 2019-2021, al netto di prestazioni di natura straordinaria, ed adeguato annualmente per l'andamento dei prezzi al consumo;
- **Pulizia:** l'evoluzione del costo appaltato di pulizia del materiale rotabile è stato determinato a partire dal costo dei contratti di pulizia degli impianti di Bari e Lecce per il periodo 2020-2026, in relazione alla composizione ed evoluzione della flotta, nonché ai volumi di produzione (in termini di treni*km), previsti durante l'arco di piano, ed adeguato annualmente per l'andamento dei prezzi al consumo. I costi di pulizia includono la programmazione di interventi periodici di sanificazione e disinfezione dei rotabili, in continuità con le attività effettuate per il contenimento della pandemia da Covid-19, al fine di garantire un costante livello di attenzione sul tema della tutela della salute del cliente e del personale che opera sui mezzi.
- **Manutenzione impianti (fabbricati, depositi ed impianti fissi):** la stima del costo relativo alla manutenzione degli impianti di Bari e Lecce, nei quali viene effettuata, oltre alla manutenzione dei treni, anche la composizione/scomposizione e la pulizia nelle platee di lavaggio, è stata effettuata partendo dal costo consuntivato negli anni 2019-2021 ed adeguato annualmente per l'andamento dei prezzi al consumo.
- **Vigilanza:** l'evoluzione del costo per i servizi di vigilanza è stato determinato a partire dal costo consuntivato negli anni 2019-2021 in relazione ai volumi di produzione in termini di treni*km previsti durante l'arco di piano, ed adeguato annualmente per l'andamento dei prezzi al consumo;
- **Utenze:** trattasi dei costi di energia elettrica non destinata alla trazione ferroviaria, telefonia fissa e mobile, consumi idrici e gas. In ragione degli andamenti dei costi energetici degli ultimi mesi, si è ritenuto di tenere in considerazione, oltre alla media del periodo 2019-2021, anche le proiezioni per l'anno 2022. L'andamento di tale voce nel periodo di piano tiene conto degli indici dei prezzi al consumo;
- **Servizi di ingegneria:** il costo relativo ai servizi di ingegneria è stato stimato partendo dal costo consuntivato negli anni 2019-2021 ed adeguato annualmente per l'andamento dei prezzi al consumo;
- **Costi assicurativi:** la stima dei costi assicurativi lungo l'arco di piano tiene in considerazione i costi per le polizze responsabilità civile verso terzi e verso prestatori d'opera e la polizza incendio. La stima è stata condotta considerando i premi delle polizze attualmente in vigore, adeguando gli stessi annualmente per l'andamento dei prezzi al consumo;
- **Provvigioni alle agenzie:** le provvigioni passive nel corso periodo di piano sono state stimate a partire dalle provvigioni consuntivate per gli anni 2019-2021 in relazione all'andamento dei ricavi da traffico.

Si riporta di seguito lo sviluppo dei costi per servizi di terzi a treno*km nell'orizzonte di piano, opportunamente aggiornato in relazione alle predette osservazioni poste dall'Autorità.

Valori inflazionati

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| Costi per servizi di terzi | 21.379 | 22.934 | 23.427 | 23.219 | 24.313 | 24.786 | 25.121 | 25.556 | 26.029 | 26.169 | 2,27% |
| di cui costi di accesso all'infrastruttura | 8.271 | 9.906 | 10.135 | 10.671 | 11.534 | 11.800 | 12.047 | 12.303 | 12.556 | 12.536 | 4,73% |
| | 21.379 | 22.934 | 23.427 | 23.219 | 24.313 | 24.786 | 25.121 | 25.556 | 26.029 | 26.169 | 2,27% |
| Treni*Km/000 | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Valori in Euro/Treno*km | 5,72 | 6,10 | 6,25 | 6,20 | 6,39 | 6,51 | 6,60 | 6,72 | 6,83 | 6,85 | 2,03% |
|-------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|

Si riporta di seguito l'evoluzione delle principali voci di costo che compongono i costi per servizi:

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|--|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Costi di accesso all'infrastruttura | 8.271 | 9.906 | 10.135 | 10.671 | 11.534 | 11.800 | 12.047 | 12.303 | 12.556 | 12.536 | 4,73% |
| di cui pedaggio produzione esercita con trazione elettrica | 1.648 | 2.025 | 2.664 | 4.218 | 5.848 | 5.959 | 6.060 | 6.169 | 6.286 | 6.414 | 16,30% |
| di cui pedaggio produzione esercita con trazione diesel | 4.306 | 5.386 | 4.871 | 3.463 | 2.104 | 2.144 | 2.181 | 2.220 | 2.262 | 2.308 | -6,70% |
| di cui per i servizi extra-PMdA | 852 | 956 | 973 | 973 | 990 | 1.008 | 1.026 | 1.045 | 1.064 | 1.063 | 2,48% |
| di cui aggio 1% ANSFISA | 60 | 74 | 75 | 77 | 80 | 81 | 82 | 84 | 85 | 87 | 4,33% |
| di cui energia elettrica di trazione | 1.405 | 1.464 | 1.551 | 1.939 | 2.512 | 2.608 | 2.698 | 2.785 | 2.860 | 2.664 | 7,37% |
| Bus per servizi sostitutivi e integrativi | 2.169 | 1.301 | 1.324 | 99 | 101 | 103 | 104 | 106 | 108 | 110 | - |
| Manutenzione materiale rotabile | 2.572 | 3.089 | 3.097 | 3.056 | 3.114 | 3.167 | 3.100 | 3.120 | 3.177 | 3.169 | 2,35% |
| Servizi amministrativi ed informatici | 2.507 | 2.552 | 2.598 | 2.644 | 2.692 | 2.740 | 2.790 | 2.840 | 2.891 | 2.943 | 1,80% |
| Prestazioni professionali | 1.008 | 1.027 | 1.045 | 1.064 | 1.083 | 1.103 | 1.122 | 1.143 | 1.163 | 1.184 | 1,80% |
| Pulizia | 1.621 | 1.729 | 1.802 | 2.082 | 2.089 | 2.097 | 2.105 | 2.112 | 2.120 | 2.129 | 3,07% |
| Manutenzione impianti (fabbricati, depositi ed impianti fissi) | 417 | 425 | 432 | 550 | 560 | 570 | 580 | 591 | 602 | 612 | 4,36% |
| Vigilanza | 407 | 414 | 422 | 429 | 437 | 445 | 453 | 461 | 469 | 478 | 1,80% |
| Utenze | 433 | 440 | 448 | 456 | 465 | 473 | 481 | 490 | 499 | 508 | 1,80% |
| Servizi di ingegneria | 206 | 210 | 214 | 218 | 222 | 226 | 230 | 234 | 238 | 242 | 1,80% |
| Assicurazioni | 230 | 235 | 239 | 243 | 251 | 256 | 261 | 265 | 270 | 276 | 2,04% |
| Provvigioni alle agenzie | 203 | 242 | 284 | 297 | 316 | 330 | 345 | 361 | 377 | 394 | 7,64% |

Valori deflazionati al 2022

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| Costi per servizi di terzi | 20.789 | 22.123 | 22.268 | 21.771 | 22.444 | 22.527 | 22.461 | 22.472 | 22.498 | 22.379 | 0,82% |
| di cui costi di accesso all'infrastruttura | 8.213 | 9.663 | 9.698 | 10.002 | 10.584 | 10.607 | 10.598 | 10.581 | 10.542 | 10.418 | 2,68% |
| | 20.789 | 22.123 | 22.268 | 21.771 | 22.444 | 22.527 | 22.461 | 22.472 | 22.498 | 22.379 | 0,82% |
| | | | | | | | | | | 9 | |
| Treni*Km/000 | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| Valori in Euro/Treno*km | 5,56 | 5,89 | 5,94 | 5,81 | 5,90 | 5,91 | 5,90 | 5,90 | 5,91 | 5,86 | 0,59% |

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|---|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Costi di accesso all'infrastruttura | 8.213 | 9.663 | 9.698 | 10.002 | 10.584 | 10.607 | 10.598 | 10.581 | 10.542 | 10.418 | 2,68% |
| di cui pedaggio produzione esercita con | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| trazione elettrica | 1.648 | 1.990 | 2.571 | 3.998 | 5.445 | 5.450 | 5.445 | 5.445 | 5.450 | 5.463 | 14,24% |
| di cui pedaggio produzione esercita con trazione diesel | 4.306 | 5.291 | 4.700 | 3.283 | 1.959 | 1.961 | 1.959 | 1.959 | 1.961 | 1.966 | -8,35% |
| di cui per i servizi extra-PMdA | 852 | 939 | 939 | 922 | 922 | 922 | 922 | 922 | 922 | 905 | 0,67% |
| di cui aggio 1% ANSFISA | 60 | 73 | 73 | 73 | 74 | 74 | 74 | 74 | 74 | 74 | 2,49% |
| di cui energia elettrica di trazione | 1.347 | 1.371 | 1.415 | 1.726 | 2.184 | 2.199 | 2.198 | 2.180 | 2.135 | 2.011 | 4,55% |
| Bus per servizi sostitutivi e integrativi | 2.079 | 1.225 | 1.225 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | -29,46% |
| Manutenzione materiale rotabile | 2.466 | 3.035 | 3.042 | 3.002 | 3.059 | 3.111 | 3.046 | 3.065 | 3.121 | 3.113 | 2,62% |
| Servizi amministrativi ed informatici | 2.403 | 2.403 | 2.403 | 2.403 | 2.403 | 2.403 | 2.403 | 2.403 | 2.403 | 2.403 | 0,00% |
| Prestazioni professionali | 967 | 967 | 967 | 967 | 967 | 967 | 967 | 967 | 967 | 967 | 0,00% |
| Pulizia | 1.554 | 1.683 | 1.747 | 2.015 | 2.015 | 2.015 | 2.015 | 2.015 | 2.015 | 2.015 | 2,93% |
| Manutenzione impianti (fabbricati, depositi ed impianti fissi) | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 2,51% |
| Vigilanza | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 0,00% |
| Utenze | 415 | 415 | 415 | 415 | 415 | 415 | 415 | 415 | 415 | 415 | 0,00% |
| Servizi di ingegneria | 198 | 198 | 198 | 198 | 198 | 198 | 198 | 198 | 198 | 198 | 0,00% |
| Assicurazioni | 220 | 222 | 221 | 221 | 224 | 225 | 224 | 224 | 225 | 225 | 0,24% |
| Provvigioni alle agenzie | 203 | 238 | 279 | 287 | 305 | 313 | 321 | 330 | 339 | 348 | 6,16% |

1.4.5 Costi per godimento beni e terzi

Sono imputati in questa voce tutti i costi stimati per l'utilizzo di beni di terzi. La stima è stata condotta:

- per i canoni di locazione e oneri condominiali partendo dal valore previsto a budget per l'anno 2022, adeguando lo stesso annualmente per l'andamento dei prezzi al consumo;
- per i servizi informatici ed altro, partendo dal valore del periodo 2019-2021, adeguandolo poi per l'andamento dei prezzi al consumo.

Si riporta di seguito lo sviluppo dei costi per godimento beni di terzi a treno*km nell'orizzonte di piano.

Valori inflazionati

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Costi per godimento beni di terzi | 864 | 879 | 895 | 911 | 928 | 944 | 961 | 979 | 996 | 1.014 | 1,80% |
| | 864 | 879 | 895 | 911 | 928 | 944 | 961 | 979 | 996 | 1.014 | 1,80% |
| <i>Treni*Km/000</i> | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| <i>Valori in Euro/Treno*km</i> | 0,23 | 0,23 | 0,24 | 0,24 | 0,24 | 0,25 | 0,25 | 0,26 | 0,26 | 0,27 | 1,56% |

Valori deflazionati al 2022

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Costi per godimento beni di terzi | 828 | 828 | 828 | 828 | 828 | 828 | 828 | 828 | 828 | 828 | 0,00% |
| | 828 | 0,00% |
| <i>Treni*Km/000</i> | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| <i>Valori in Euro/Treno*km</i> | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | -0,23% |

1.4.6 Costo del personale

Sono imputati in questa voce tutti i costi stimati per il personale dipendente. Nello specifico:

- salari e stipendi, comprensivi di tutti gli elementi fissi e variabili che entrano a comporre la retribuzione per legge e/o per contratto;
- oneri sociali: oneri a carico dell'IF da corrispondere agli enti previdenziali ed assicurativi;
- trattamento di fine rapporto: accantonamento per il trattamento di fine rapporto maturato a favore dei dipendenti;
- altri costi: tutti gli altri costi relativi, direttamente o indirettamente, al personale dipendente, che non siano stati iscritti nelle precedenti voci.

Di seguito le assunzioni poste alla base della stima del costo del personale lungo l'arco di piano 2023-2032:

- I costi del personale, così come sopra definiti, sono stati calcolati puntualmente per i singoli dipendenti in forza, posizionati nei centri di costo dove risultano assegnati, tenendo conto dell'assenteismo individuale medio del triennio 2019-2021 e, quindi, già al netto dei sussidi Inps ai dipendenti, ove previsti (malattia per gli operai, L.104, congedi parentali, etc.);
- Si è tenuto conto, puntualmente rispetto al mese in cui si verificherà l'evento, delle cessazioni di rapporto di lavoro per i dipendenti che raggiungeranno i limiti di età previsti per la generalità dei dipendenti (67 anni). Non sono stati considerati gli incrementi di tali limiti per adeguamento della aspettativa di vita;
- Sono state previste le assunzioni già programmate nelle figure professionali richieste e nei puntuali centri di costo. Sono state inoltre previste ulteriori assunzioni, nelle figure professionali ritenute essenziali allo svolgimento del servizio (macchinisti, capotreno, operai) a compensare il turn over negli anni;
- Sono stati previsti incrementi del fabbisogno di personale nelle figure professionali di macchinista e capotreno per effetto dell'incremento previsto della produzione. Per necessità formative e adempimenti di legge (circa 1 anno di formazione preventiva retribuita per i macchinisti), la riduzione di straordinario attesa legata alle assunzioni non sarà rilevabile contestualmente al periodo previsto dell'assunzione;
- Relativamente al personale di manutenzione, il relativo costo è stato stimato tenendo in considerazione l'effetto derivante dall'efficientamento a seguito degli interventi di manutenzione ciclica e del rinnovo del materiale rotabile;
- È stato infine considerato un aumento del costo del lavoro. Nello specifico, sono stati considerati gli incrementi previsti dai contratti di riferimento fino al 2024 e, successivamente, sono stati previsti incrementi pari all'andamento inflattivo.

Si riporta di seguito la stima dei costi del personale, distinti per processo, elaborata applicando i valori medi del costo unitario annuo del lavoro per le diverse qualifiche, così come desumibili dal CCNL in vigore e dai contratti aziendali moltiplicati per il totale degli addetti previsti in relazione alla specifica offerta commerciale prevista nell'ambito del presente piano.

Valori inflazionati

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Circolazione, Condotta e Scorta | 16.887 | 17.466 | 17.780 | 17.907 | 18.476 | 18.809 | 19.147 | 19.492 | 19.843 | 20.200 | 2,01% |
| <i>Nr. Personale</i> | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 289 | 296 | 296 | 293 | 297 | 297 | 297 | 297 | 297 | 297 | 0,30% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 58,43 | 59,01 | 60,07 | 61,12 | 62,21 | 63,33 | 64,47 | 65,63 | 66,81 | 68,01 | 1,70% |
| Manovra | 815 | 829 | 844 | 860 | 875 | 891 | 907 | 923 | 940 | 957 | 1,79% |
| <i>Nr. Personale</i> | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 0,00% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 33,97 | 34,56 | 35,18 | 35,82 | 36,46 | 37,12 | 37,78 | 38,46 | 39,16 | 39,86 | 1,79% |
| Manutenzione | 3.458 | 3.547 | 3.509 | 3.478 | 3.536 | 3.600 | 3.612 | 3.677 | 3.739 | 3.806 | 1,07% |
| <i>Nr. Personale</i> | 76 | 77 | 75 | 73 | 73 | 73 | 72 | 72 | 72 | 72 | -0,60% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 45,50 | 46,06 | 46,79 | 47,64 | 48,44 | 49,31 | 50,17 | 51,07 | 51,92 | 52,86 | 1,68% |
| Ingegneria e Sicurezza di Esercizio | 547 | 554 | 564 | 574 | 584 | 595 | 605 | 616 | 627 | 639 | 1,74% |
| <i>Nr. Personale</i> | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 0,00% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 45,56 | 46,14 | 46,97 | 47,82 | 48,68 | 49,56 | 50,45 | 51,36 | 52,28 | 53,22 | 1,74% |
| Commerciale | 1.437 | 1.411 | 1.396 | 1.360 | 1.300 | 1.174 | 1.152 | 1.106 | 1.036 | 1.055 | -3,38% |
| <i>Nr. Personale</i> | 25 | 24 | 23 | 22 | 21 | 19 | 18 | 17 | 16 | 16 | 5,00% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 58,34 | 58,91 | 59,97 | 61,05 | 62,14 | 63,26 | 64,40 | 65,56 | 66,74 | 67,94 | 1,71% |
| Staff | 2.850 | 2.864 | 2.895 | 2.906 | 2.917 | 2.926 | 2.957 | 2.878 | 2.839 | 2.891 | 0,16% |
| <i>Nr. Personale</i> | 49 | 49 | 49 | 48 | 47 | 47 | 46 | 44 | 43 | 43 | -1,53% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 57,68 | 58,36 | 59,41 | 60,47 | 61,55 | 62,65 | 63,77 | 64,89 | 66,04 | 67,23 | 1,72% |
| Totale | 25.995 | 26.671 | 26.989 | 27.084 | 27.688 | 27.994 | 28.381 | 28.693 | 29.024 | 29.546 | 1,43% |
| <i>Nr. Personale</i> | 475 | 482 | 479 | 472 | 474 | 471 | 469 | 466 | 464 | 464 | -0,27% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 54,72 | 55,33 | 56,34 | 57,34 | 58,38 | 59,40 | 60,48 | 61,54 | 62,62 | 63,74 | 1,71% |
| <i>Treni*Km/000</i> | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | 0,24% |
| <i>Costi del personale Euro/Treno*km</i> | 6,95 | 7,10 | 7,20 | 7,23 | 7,28 | 7,35 | 7,46 | 7,54 | 7,62 | 7,74 | 1,19% |

Valori deflazionati al 2022

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Circolazione, Condotta e Scorta | 16.575 | 16.978 | 16.978 | 16.797 | 17.024 | 17.024 | 17.024 | 17.024 | 17.024 | 17.024 | 0,30% |
| <i>Nr. Personale</i> | 289 | 296 | 296 | 293 | 297 | 297 | 297 | 297 | 297 | 297 | 0,30% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 57,35 | 57,36 | 57,36 | 57,33 | 57,32 | 57,32 | 57,32 | 57,32 | 57,32 | 57,32 | -0,01% |
| Manovra | 790 | 790 | 790 | 790 | 790 | 790 | 790 | 790 | 790 | 790 | 0,00% |

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <i>Nr. Personale</i> | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 0,00% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 32,93 | 32,93 | 32,93 | 32,93 | 32,93 | 32,93 | 32,93 | 32,93 | 32,93 | 32,93 | 32,93 | 0,00% |
| | 3.372 | 3.414 | 3.317 | 3.230 | 3.225 | 3.225 | 3.179 | 3.179 | 3.175 | 3.175 | | -0,67% |
| Manutenzione | | | | | | | | | | | | |
| <i>Nr. Personale</i> | 76 | 77 | 75 | 73 | 73 | 73 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | -0,60% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 44,37 | 44,34 | 44,23 | 44,24 | 44,18 | 44,18 | 44,16 | 44,16 | 44,09 | 44,09 | 44,09 | -0,07% |
| | 534 | 534 | 534 | 534 | 534 | 534 | 534 | 534 | 534 | 534 | 534 | 0,00% |
| Ingegneria e Sicurezza di Esercizio | | | | | | | | | | | | |
| <i>Nr. Personale</i> | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 0,00% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 44,51 | 44,51 | 44,51 | 44,51 | 44,51 | 44,51 | 44,51 | 44,51 | 44,51 | 44,51 | 44,51 | 0,00% |
| | 1.411 | 1.372 | 1.333 | 1.275 | 1.198 | 1.063 | 1.024 | 966 | 889 | 889 | 889 | -5,00% |
| Commerciale | | | | | | | | | | | | |
| <i>Nr. Personale</i> | 25 | 24 | 23 | 22 | 21 | 19 | 18 | 17 | 16 | 16 | 16 | -5,00% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 57,26 | 57,26 | 57,26 | 57,26 | 57,26 | 57,26 | 57,26 | 57,26 | 57,26 | 57,26 | 57,26 | 0,00% |
| | 2.778 | 2.758 | 2.739 | 2.700 | 2.662 | 2.623 | 2.604 | 2.488 | 2.410 | 2.410 | 2.410 | -1,56% |
| Staff | | | | | | | | | | | | |
| <i>Nr. Personale</i> | 49 | 49 | 49 | 48 | 47 | 47 | 46 | 44 | 43 | 43 | 43 | -1,53% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 56,22 | 56,21 | 56,20 | 56,19 | 56,17 | 56,15 | 56,15 | 56,10 | 56,06 | 56,06 | 56,06 | -0,03% |
| Totale | 25.460 | 25.847 | 25.692 | 25.326 | 25.433 | 25.259 | 25.155 | 24.982 | 24.823 | 24.823 | 24.823 | -0,28% |
| <i>Nr. Personale</i> | 475 | 482 | 479 | 472 | 474 | 471 | 469 | 466 | 464 | 464 | 464 | -0,27% |
| <i>Costo medio unitario</i> | 53,59 | 53,62 | 53,63 | 53,62 | 53,62 | 53,60 | 53,61 | 53,58 | 53,55 | 53,55 | 53,55 | -0,01% |
| <i>Treni*Km/000</i> | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | 3.818 | 0,24% |
| <i>Costi del personale Euro/Treno*km</i> | 6,81 | 6,88 | 6,85 | 6,76 | 6,68 | 6,63 | 6,61 | 6,56 | 6,52 | 6,50 | 6,50 | -0,52% |

1.4.7 Oneri diversi di gestione

La voce è di tipo residuale e comprende i costi e gli oneri diversi da quelli indicati in precedenza, sempre comunque pertinenti al perimetro dei servizi del contratto in oggetto, quali:

- imposte e tasse varie (costi di natura tributaria che non rappresentano oneri accessori di acquisto diversi dalle imposte dirette);
- contributi ad associazioni sindacali e di categoria;
- costi e oneri vari di natura tecnica, amministrativa, legale e commerciale.

La stima è stata condotta a partire dai valori consuntivati negli esercizi 2019-2021 e adeguando il valore di riferimento individuato per l'andamento dei prezzi al consumo.

Si riporta di seguito lo sviluppo degli oneri diversi di gestione a treno*km nell'orizzonte di piano.

Valori inflazionati

| Valori in Euro/000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Oneri diversi di gestione | 126 | 128 | 131 | 133 | 135 | 138 | 140 | 143 | 145 | 148 | 1,80% |

| | 126 | 128 | 131 | 133 | 135 | 138 | 140 | 143 | 145 | 148 | 1,80% |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <i>Treni*Km/000</i> | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| <i>Valori in Euro/Treno*km</i> | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 1,56% |

Valori deflazionati al 2022

| <i>Valori in Euro/000</i> | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Oneri diversi di gestione | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 0,00% |
| | 121 | 0,00% |
| <i>Treni*Km/000</i> | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| <i>Valori in Euro/Treno*km</i> | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | -0,23% |

1.4.8 Ammortamenti

Il valore degli ammortamenti riportati nel PEF è stato valutato facendo esclusivo riferimento ai cespiti di pertinenza del presente contratto.

La stima è basata sulla durata effettiva della vita utile delle varie tipologie di cespiti ricomprese nel parco dei beni, oltre agli impatti derivanti dalla capitalizzazione della manutenzione ciclica e degli altri investimenti ICT previsti nel piano.

In linea con quanto previsto dalla Relazione istruttoria di accompagnamento alla delibera ART n. 154/2019 (§2.11, pag. 32), gli ammortamenti sono contabilizzati per la sola quota finanziata dall'impresa (metodo diretto di cui al principio contabile OIC n. 16).

Si riporta di seguito lo sviluppo degli ammortamenti a treno*km nell'orizzonte di piano, distinti tra ammortamenti relativi ad immobilizzazioni materiali e immateriali:

Valori inflazionati

| <i>Valori in Euro/000</i> | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Ammortamenti | 6.502 | 6.746 | 6.919 | 7.130 | 8.099 | 7.384 | 7.847 | 7.446 | 7.241 | 7.516 | 1,62% |
| | 6.502 | 6.746 | 6.919 | 7.130 | 8.099 | 7.384 | 7.847 | 7.446 | 7.241 | 7.516 | 1,62% |
| <i>Treni*Km/000</i> | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |
| <i>Valori in Euro/Treno*km</i> | 1,74 | 1,79 | 1,85 | 1,90 | 2,13 | 1,94 | 2,06 | 1,96 | 1,90 | 1,97 | 1,38% |

Valori deflazionati al 2022

| <i>Valori in Euro/000</i> | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Ammortamenti | 6.502 | 6.746 | 6.919 | 7.130 | 7.993 | 7.246 | 7.309 | 6.717 | 6.505 | 6.576 | 0,13% |
| | 6.502 | 6.746 | 6.919 | 7.130 | 7.993 | 7.246 | 7.309 | 6.717 | 6.505 | 6.576 | 0,13% |
| <i>Treni*Km/000</i> | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 | |

| Valori in | | | | | | | | | | | |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
| Euro/Treno*km | 1,74 | 1,79 | 1,85 | 1,90 | 2,10 | 1,90 | 1,92 | 1,76 | 1,71 | 1,72 | -0,11% |

1.4.9 Utilizzo fondi per rischi e oneri pertinenti agli OSP

Ai fini del calcolo dei costi operativi sono stati esclusi gli accantonamenti ai fondi di cui all'articolo 2425 del Codice Civile, lettera B) nn. 12 e 13. Non è previsto l'utilizzo di fondi pertinenti alle attività oggetto del presente contratto; pertanto, il valore imputato per tale voce è pari a zero per l'intera durata del presente contratto.

1.4.10 CIN e Ragionevole margine di utile

Ai fini della determinazione della compensazione per l'intera durata del contratto, in linea con quanto previsto dalla Misura 17 della Delibera ART 154/2019, la componente relativa al ragionevole margine di utile è stata determinata applicando il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto, definito dall'Autorità con la Delibera 49/2023 del 10 marzo 2023 (WACC nominale pre-tax 7,45% - determinato secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento Weighted Average Cost of Capital), al Capitale investito netto, ossia il capitale apportato da FSE, esclusivamente destinato all'esercizio dei servizi oggetto di affidamento, risultante dalla somma dell'attivo immobilizzato netto e del capitale circolante al netto di tutte le passività non onerose.

Ai fini della determinazione del CIN rilevano le voci di stato patrimoniale del bilancio (art. 2424 del CC), quali, per l'Attivo, le voci "BI Immobilizzazioni immateriali", "BII Immobilizzazioni materiali", "CI Rimanenze", e "CII Crediti"; e per il Passivo la voce "D) Debiti".

Al fine di determinare il valore del materiale rotabile autofinanziato, si precisa che il valore netto contabile è stato ridotto del valore del risconto passivo che, anno dopo anno, residua relativamente al contributo di Euro 14.268.120 ricevuto da Regione Puglia a valere della DGR n. 1181 del 6/8/2005 e della DGR n. 1122 del 30/06/2009 a copertura degli investimenti per l'acquisto di 5 ATR 220.

Per la determinazione del CIN 2023-2032 si veda lo "Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio".

Si precisa che il WACC contiene al suo interno una componente rappresentativa degli oneri finanziari e delle imposte essendo determinato dall'Autorità al lordo delle stesse.

Ai fini della redazione del Conto Economico Regolatorio consuntivo, l'Impresa Ferroviaria dovrà utilizzare il WACC di riferimento del presente PEF, che resterà immutato rispetto al valore iniziale nel corso del periodo regolatorio, al fine di consentire un corretto confronto tra PEF e CER ai fini della verifica dell'equilibrio economico del CdS al termine di ogni periodo regolatorio.

Al termine del primo periodo regolatorio e in occasione di eventuali revisioni contrattuali con conseguente aggiornamento del PEF, il WACC sarà aggiornato utilizzando il valore pubblicato dall'Autorità al momento dell'aggiornamento o della revisione.

Il ragionevole margine di utile sarà destinato da FSE, oltre alla copertura dei potenziali effetti negativi in capo ad essa conseguentemente al verificarsi degli eventi associati ai rischi considerati nella Matrice dei Rischi (considerando sia aspetti controllabili sia aspetti riconducibili a fattori esterni non controllabili dall'Impresa

Ferroviaria), al raggiungimento dello scopo definito nella sua *mission*, ossia la soddisfazione dell'utenza migliorando la qualità del servizio reso, del personale coinvolgendolo a tutti i livelli al fine di conseguire obiettivi di qualità crescente nell'offerta del servizio, del Socio Unico e degli altri portatori di interessi, nel rispetto dell'ambiente, grazie al miglioramento del servizio di trasporto ferroviario offerto.

1.4.11 Compensazione finanziaria netta

Ai sensi dell'art. 4 del Regolamento (UE) n. 1370/2007, al fine di impedire una compensazione eccessiva, 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.

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.

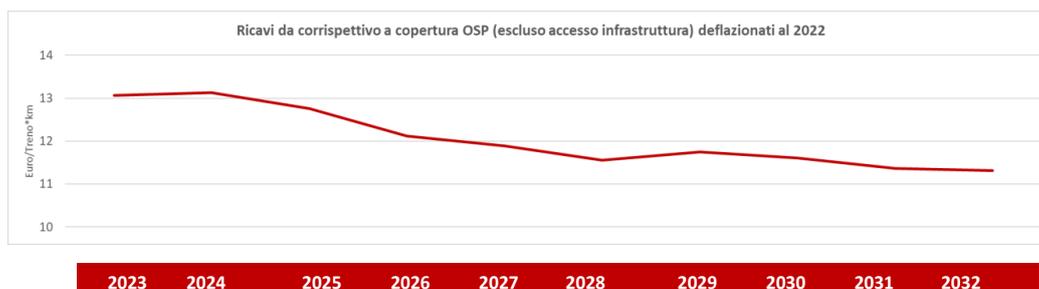
La compensazione finanziaria netta lungo l'arco di Piano 2023-2032 è stata determinata tenuto conto dei principi sopra indicati. In particolare, la compensazione per l'intera durata del contratto è stata calcolata come effetto finanziario netto dell'obbligo di servizio inteso come differenza tra uscite ed entrate relative a costi e ricavi delle operazioni di servizio pubblico, più un ragionevole utile (si veda lo Schema 3 Piano Finanziario Regolatorio Simulato).

Ai fini della determinazione della compensazione non sono stati determinati eventuali ulteriori entrate da ricavi potenziali prodotti dagli effetti di rete in quanto l'Impresa Ferroviaria non eroga ulteriori servizi commerciali significativi su reti collegate a sua volta ad altre linee gestite secondo modalità e condizioni commerciali.

Nonostante la difficoltà di quantificare tali effetti, qualora dovessero rilevarsi lungo l'arco di Piano apprezzabili effetti di rete indotti, gli eventuali benefici finanziari saranno detratti dai costi netti per i quali è prevista la compensazione.

In linea con quanto determinato nel Piano Finanziario Regolatorio Simulato, si riporta di seguito l'andamento dei corrispettivi a copertura dei costi stimati per la gestione del servizio di trasporto su rete ferroviaria regionale di persone in regime di Obbligo di Servizio Pubblico per gli anni 2023-2032.

| Valori deflazionati al 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Treni*Km/000 | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 |
| Ricavi da corrispettivo a copertura OSP (escluso accesso infrastruttura) | 48.832 | 49.329 | 47.838 | 45.380 | 45.269 | 44.016 | 44.696 | 44.178 | 43.280 | 43.179 |
| Ricavi da corrispettivo a copertura dei costi di accesso all'infrastruttura | 8.213 | 9.663 | 9.698 | 10.002 | 10.584 | 10.607 | 10.598 | 10.581 | 10.542 | 10.418 |
| Ricavi da corrispettivo unitari a copertura OSP (escluso accesso infrastruttura) | 13,06 | 13,12 | 12,76 | 12,11 | 11,90 | 11,55 | 11,75 | 11,61 | 11,36 | 11,31 |
| Ricavi da corrispettivo unitari a copertura dei costi di accesso all'infrastruttura | 2,20 | 2,57 | 2,59 | 2,67 | 2,78 | 2,78 | 2,78 | 2,78 | 2,77 | 2,73 |



1.4.12 Conto economico prospettico

Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), e all'Allegato del regolamento (CE) 1370/2007, e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, Regione Puglia di concerto con FSE ha predisposto un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5 alla Delibera ART 154/2019.

In particolare:

- lo **Schema 1 - Conto Economico Regolatorio** è stato redatto con la finalità di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi;

- lo **Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio** è stato redatto al fine di determinare il capitale investito netto (CIN) regolatorio su cui applicare il WACC, determinato dall'Autorità (Delibera n.35/2022 dell'10 marzo 2022), per il calcolo dell'utile ragionevole;
- lo **Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato** è stato redatto al fine di determinare l'effetto finanziario netto derivante da entrate e uscite riconducibili alle voci di costo e di ricavo.
A valle del processo di redazione del PEF simulato, si riporta il Conto Economico prospettico lungo l'arco di Piano.

Valori inflazionati

Valori in Euro/000

| Conto Economico | Schema PEF | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--|------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Ricavi da traffico | Schema 1 | 3.486 | 4.151 | 4.877 | 5.099 | 5.419 | 5.666 | 5.923 | 6.191 | 6.472 | 6.764 |
| Altri ricavi e proventi inerenti al servizio | Schema 1 | 123 | 146 | 172 | 179 | 191 | 199 | 208 | 218 | 228 | 238 |
| Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | Schema 1 | 3.609 | 4.297 | 5.048 | 5.278 | 5.610 | 5.865 | 6.131 | 6.409 | 6.699 | 7.002 |
| Effetti positivi di rete indotti | Schema 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Corrispettivi Ente Affidante | Schema 3 | 58.392 | 60.913 | 60.342 | 58.857 | 60.396 | 60.046 | 62.157 | 62.747 | 62.654 | 63.396 |
| <i>di cui a copertura OSP al netto dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | Schema 3 | 50.121 | 51.007 | 50.206 | 48.186 | 48.862 | 48.246 | 50.110 | 50.444 | 50.097 | 50.860 |
| <i>di cui a copertura dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | Schema 3 | 8.271 | 9.906 | 10.135 | 10.671 | 11.534 | 11.800 | 12.047 | 12.303 | 12.556 | 12.536 |
| Totale ricavi operativi | | 62.001 | 65.210 | 65.390 | 64.135 | 66.006 | 65.912 | 68.288 | 69.157 | 69.353 | 70.398 |
| Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | Schema 1 | (3.956) | (4.750) | (4.341) | (3.424) | (2.667) | (2.696) | (2.720) | (2.747) | (2.778) | (2.812) |
| Costi per servizi di terzi | Schema 1 | (21.379) | (22.934) | (23.427) | (23.219) | (24.313) | (24.786) | (25.121) | (25.556) | (26.029) | (26.169) |
| <i>di cui costi di accesso all'infrastruttura</i> | Schema 1 | (8.271) | (9.906) | (10.135) | (10.671) | (11.534) | (11.800) | (12.047) | (12.303) | (12.556) | (12.536) |
| Costi per godimento beni di terzi | Schema 1 | (864) | (879) | (895) | (911) | (928) | (944) | (961) | (979) | (996) | (1.014) |
| Costo del personale | Schema 1 | (25.995) | (26.671) | (26.989) | (27.084) | (27.688) | (27.994) | (28.381) | (28.693) | (29.024) | (29.546) |
| <i>di cui personale operativo (manovra, condotta e scorta)</i> | Schema 1 | (17.703) | (18.295) | (18.624) | (18.767) | (19.351) | (19.699) | (20.054) | (20.415) | (20.782) | (21.157) |
| Oneri diversi di gestione | Schema 1 | (126) | (128) | (131) | (133) | (135) | (138) | (140) | (143) | (145) | (148) |
| Totale costi operativi | | (52.320) | (55.363) | (55.783) | (54.772) | (55.730) | (56.558) | (57.323) | (58.117) | (58.972) | (59.690) |
| Risultato operativo lordo (EBITDA) | | | | | | | | | | | |

| | | 9.681 | 9.847 | 9.607 | 9.364 | 10.276 | 9.354 | 10.965 | 11.040 | 10.381 | 10.708 |
|--|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Ammortamenti | Schema 1 | (6.502) | (6.746) | (6.919) | (7.130) | (8.099) | (7.384) | (7.847) | (7.446) | (7.241) | (7.516) |
| Risultato operativo netto (EBIT) | | 3.179 | 3.101 | 2.688 | 2.233 | 2.177 | 1.970 | 3.118 | 3.594 | 3.140 | 3.192 |
| Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP | Schema 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Risultato economico CdS | | 3.179 | 3.101 | 2.688 | 2.233 | 2.177 | 1.970 | 3.118 | 3.594 | 3.140 | 3.192 |
| Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole) | Schema 3 | (3.179) | (3.101) | (2.688) | (2.233) | (2.177) | (1.970) | (3.118) | (3.594) | (3.140) | (3.192) |
| Sovra/sottocompensazione | | - |

Valori in Euro/Treno*km

| Principali indicatori economici | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Costo operativo (al netto dei costi accesso all'infrastruttura) | (11,78) | (12,09) | (12,17) | (11,77) | (11,61) | (11,75) | (11,90) | (12,04) | (12,19) | (12,35) |
| Costi accesso all'infrastruttura | (2,21) | (2,64) | (2,70) | (2,85) | (3,03) | (3,10) | (3,17) | (3,23) | (3,30) | (3,28) |
| Ammortamenti | (1,74) | (1,79) | (1,85) | (1,90) | (2,13) | (1,94) | (2,06) | (1,96) | (1,90) | (1,97) |
| Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole) | (0,85) | (0,83) | (0,72) | (0,60) | (0,57) | (0,52) | (0,82) | (0,94) | (0,82) | (0,84) |
| Ricavi da traffico | 0,93 | 1,10 | 1,30 | 1,36 | 1,42 | 1,49 | 1,56 | 1,63 | 1,70 | 1,77 |
| Altri ricavi | 0,03 | 0,04 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,06 | 0,06 | 0,06 |
| Corrispettivi a copertura OSP (escluso accesso infrastruttura) | 13,41 | 13,57 | 13,39 | 12,86 | 12,84 | 12,66 | 13,17 | 13,26 | 13,15 | 13,32 |
| Corrispettivi a copertura costi accesso infrastruttura | 2,21 | 2,64 | 2,70 | 2,85 | 3,03 | 3,10 | 3,17 | 3,23 | 3,30 | 3,28 |
| Sovra/sottocompensazione | - |

Valori deflazionati al 2022

Valori in Euro/000

| Conto Economico | Schema PEF | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ricavi da traffico | Schema 1 | 3.486 | 4.078 | 4.790 | 4.920 | 5.229 | 5.370 | 5.515 | 5.663 | 5.815 | 5.970 |
| Altri ricavi e proventi inerenti al servizio | Schema 1 | 123 | 144 | 169 | 173 | 184 | 189 | 194 | 199 | 205 | 210 |
| Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | Schema 1 | 3.609 | 4.221 | 4.959 | 5.093 | 5.414 | 5.559 | 5.709 | 5.862 | 6.019 | 6.180 |
| Effetti positivi di rete indotti | Schema | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| | a 1 | | | | | | | | | | |
|--|--------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Corrispettivi Ente Affidante | Schem a 3 | 57.045 | 58.992 | 57.537 | 55.382 | 55.853 | 54.623 | 55.294 | 54.758 | 53.821 | 53.598 |
| <i>di cui a copertura OSP al netto dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | Schem a 3 | 48.832 | 49.329 | 47.838 | 45.380 | 45.269 | 44.016 | 44.696 | 44.178 | 43.280 | 43.179 |
| <i>di cui a copertura dei costi di accesso all'infrastruttura</i> | Schem a 3 | 8.213 | 9.663 | 9.698 | 10.002 | 10.584 | 10.607 | 10.598 | 10.581 | 10.542 | 10.418 |
| Totale ricavi operativi | | 60.654 | 63.213 | 62.496 | 60.475 | 61.266 | 60.182 | 61.003 | 60.621 | 59.841 | 59.778 |
| Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | Schem a 1 | (3.793) | (4.473) | (4.017) | (3.111) | (2.381) | (2.364) | (2.343) | (2.325) | (2.309) | (2.296) |
| Costi per servizi di terzi | Schem a 1 | (20.789) | (22.123) | (22.268) | (21.771) | (22.444) | (22.527) | (22.461) | (22.472) | (22.498) | (22.379) |
| <i>di cui costi di accesso all'infrastruttura</i> | Schem a 1 | (8.213) | (9.663) | (9.698) | (10.002) | (10.584) | (10.607) | (10.598) | (10.581) | (10.542) | (10.418) |
| Costi per godimento beni di terzi | Schem a 1 | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) | (828) |
| Costo del personale | Schem a 1 | (25.460) | (25.847) | (25.692) | (25.326) | (25.433) | (25.259) | (25.155) | (24.982) | (24.823) | (24.823) |
| <i>di cui personale operativo (manovra, condotta e scorta)</i> | Schem a 1 | (17.365) | (17.768) | (17.768) | (17.587) | (17.814) | (17.814) | (17.814) | (17.814) | (17.814) | (17.814) |
| Oneri diversi di gestione | Schem a 1 | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) | (121) |
| Totale costi operativi | | (50.991) | (53.392) | (52.926) | (51.158) | (51.207) | (51.100) | (50.908) | (50.727) | (50.578) | (50.447) |
| Risultato operativo lordo (EBITDA) | | 9.663 | 9.822 | 9.570 | 9.317 | 10.060 | 9.082 | 10.095 | 9.894 | 9.262 | 9.332 |
| Ammortamenti | Schem a 1 | (6.502) | (6.746) | (6.919) | (7.130) | (7.993) | (7.246) | (7.309) | (6.717) | (6.505) | (6.576) |
| Risultato operativo netto (EBIT) | | 3.161 | 3.075 | 2.651 | 2.187 | 2.066 | 1.837 | 2.786 | 3.177 | 2.757 | 2.755 |
| Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP | Schem a 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Risultato economico CdS | | 3.161 | 3.075 | 2.651 | 2.187 | 2.066 | 1.837 | 2.786 | 3.177 | 2.757 | 2.755 |
| Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole) | Schem a 3 | (3.161) | (3.075) | (2.651) | (2.187) | (2.066) | (1.837) | (2.786) | (3.177) | (2.757) | (2.755) |
| Sovra/sottocompensazione | | - |

Valori in Euro/Treno*km

| Principali indicatori economici | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

| | | | | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Costo operativo (al netto dei costi accesso all'infrastruttura) | (11,44) | (11,63) | (11,53) | (10,99) | (10,67) | (10,63) | (10,59) | (10,55) | (10,51) | (10,48) |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|

| | | | | | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Costi accesso all'infrastruttura | (2,20) | (2,57) | (2,59) | (2,67) | (2,78) | (2,78) | (2,78) | (2,78) | (2,77) | (2,73) |
| Ammortamenti | (1,74) | (1,79) | (1,85) | (1,90) | (2,10) | (1,90) | (1,92) | (1,76) | (1,71) | (1,72) |
| Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole) | (0,85) | (0,82) | (0,71) | (0,58) | (0,54) | (0,48) | (0,73) | (0,83) | (0,72) | (0,72) |
| Ricavi da traffico | 0,93 | 1,08 | 1,28 | 1,31 | 1,37 | 1,41 | 1,45 | 1,49 | 1,53 | 1,56 |
| Altri ricavi | 0,03 | 0,04 | 0,04 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,06 |
| Corrispettivi a copertura OSP (escluso accesso infrastruttura) | 13,06 | 13,12 | 12,76 | 12,11 | 11,90 | 11,55 | 11,75 | 11,61 | 11,36 | 11,31 |
| Corrispettivi a copertura costi accesso infrastruttura | 2,20 | 2,57 | 2,59 | 2,67 | 2,78 | 2,78 | 2,78 | 2,78 | 2,77 | 2,73 |
| Sovra/sottocompensazione | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

1.5 Indicatore di efficienza operativa

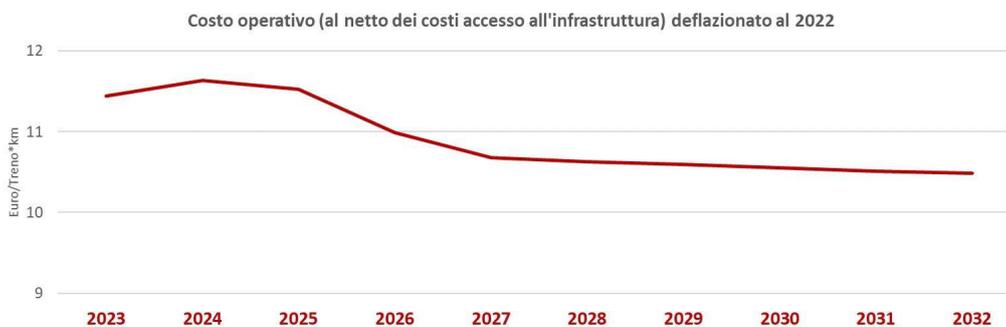
Il “valore di periodo” dell’indicatore di Recupero di efficienza del costo operativo individua la distanza percentuale del costo operativo totale attribuibile al Contratto di Servizio dalla relativa frontiera del costo operativo totale efficiente, stimata con la metodologia illustrata nell’Annesso 1 della Delibera ART 120/2018, in base ai valori storici registrati nel periodo 2017 – 2018 (valore medio pari a Euro/treno*km 12,223).

Il “valore di periodo” dell’indicatore di Recupero di efficienza del costo operativo comunicato da ART è pari, nell’ambito di un periodo regolatorio di 5 anni, al 12,39%, corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale costante del 2,61%. Tale valore rappresenta il riferimento per la fissazione dell’obiettivo di efficienza relativo al primo periodo regolatorio 2023-2027 del Piano Economico-Finanziario.

Si riporta di seguito lo sviluppo del Costo operativo (al netto dei costi di accesso all’infrastruttura) lungo l’arco di piano:

Valori deflazionati al 2022

| Valori /000 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Treni*Km | 3.738 | 3.758 | 3.750 | 3.746 | 3.806 | 3.810 | 3.806 | 3.806 | 3.809 | 3.818 |
| Costo operativo (al netto dei costi accesso all'infrastruttura) | 42.778 | 43.728 | 43.228 | 41.155 | 40.623 | 40.493 | 40.310 | 40.146 | 40.037 | 40.028 |
| Costo operativo unitario | 11,44 | 11,63 | 11,53 | 10,99 | 10,67 | 10,63 | 10,59 | 10,55 | 10,51 | 10,48 |



Si riportano di seguito i valori della percentuale di recupero di efficienza del costo operativo (al netto dei costi accesso all'infrastruttura) rispetto ai valori registrati nel 2018.

| Valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo | 2023-2027 5 anni |
|---|---------------------|
| Valore di periodo | 12,67% |
| Valore annuale | 2,67% |

Le Parti hanno condiviso un obiettivo di Recupero di efficienza del costo operativo pari al 12,67% per il periodo 2023-2027, corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale medio (CAGR) pari al 2,67%. Tali tassi di efficientamento sono stati calcolati sui valori del PEF al netto dell'inflazione stimata.

1.6 Indicatori di efficacia ed efficienza

Per ciascuno degli Indicatori di Efficacia ed Efficienza, l'ART ha comunicato i valori in termini di valori massimi, medi e minimi, che rappresentano statistiche descrittive delle prestazioni registrate nel periodo 2017-2018, da utilizzare come termini di confronto per la fissazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza da applicare al PEF.

Si riportano di seguito i livelli obiettivo che le Parti hanno concordato circa gli indicatori di efficienza ed efficacia di cui all'Annesso 2 della Misura 2 della delibera ART 120/2018 per il primo periodo regolatorio, secondo la dinamica di progressivo efficientamento prevista dal Piano Economico-Finanziario.

Valori deflazionati al 2022

| | PRIMO PERIODO REGOLATORIO | | | | |
|--|---------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| Tabella A - Indicatore di Efficienza Operativa | | | | | |
| Costo operativo per treno-km | 11,44 | 11,63 | 11,53 | 10,99 | 10,67 |
| Tabella B - Indicatori di Efficacia ed Efficienza | | | | | |
| EFFICIENZA – COSTI | | | | | |
| Costo operativo per posto-km | 0,071 | 0,076 | 0,072 | 0,061 | 0,058 |
| Costo operativo per passeggero-km | 0,586 | 0,532 | 0,473 | 0,442 | 0,428 |
| Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni | 83,9 | 72,9 | 73,3 | 73,3 | 72,7 |
| Costi Manutenzione per treno-km | 2,391 | 2,172 | 2,150 | 2,142 | 2,128 |
| Costi Manutenzione per costi operativi | 17,2% | 18,7% | 18,7% | 19,5% | 19,9% |
| EFFICIENZA – RICAVI | | | | | |
| Ricavi da Traffico per treno km | 0,933 | 1,085 | 1,277 | 1,313 | 1,374 |
| Ricavi da Traffico per posto-km | 0,005 | 0,007 | 0,008 | 0,007 | 0,007 |
| Ricavi da Traffico per passeggero-km | 0,048 | 0,050 | 0,052 | 0,053 | 0,055 |
| Ricavi totali per treno - km | 16,227 | 16,819 | 16,665 | 16,143 | 16,099 |
| Ricavi totali per posto - km | 0,083 | 0,110 | 0,104 | 0,090 | 0,087 |
| Ricavi totali per passeggero-km | 0,830 | 0,769 | 0,684 | 0,649 | 0,645 |
| Coverage Ratio: ricavi da traffico/costi operativi | 8,1% | 9,3% | 11,1% | 12,0% | 12,9% |
| PRODUTTIVITA' | | | | | |
| Costo del lavoro totali per numero addetti totali | 53.595 | 53.620 | 53.635 | 53.620 | 53.622 |

| | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| Treni-km per numero addetti operativi | 12.934 | 12.698 | 12.669 | 12.786 | 12.813 |
| Treni-km per numero addetti totali | 7.868 | 7.797 | 7.829 | 7.931 | 8.023 |
| EFFICACIA | | | | | |
| Puntualità (solo causa IF) | 70% | 72% | 75% | 78% | 81% |
| Scostamenti da orario (solo causa IF)* | 40% | 39% | 38% | 37% | 35% |
| Regolarità Treni (solo causa IF) | 87% | 88% | 89% | 90% | 91% |

* I valori indicati sono riferiti alla variabile treni-km in ritardo (>5 minuti; tutte le cause) / treni-km circolati, in quanto proxy dello scostamento orario.

Di seguito le principali motivazioni che sottendono all'andamento degli indicatori sopra riportati:

Indicatore di Efficienza Operativa

| |
|--|
| Costo operativo per treno-km |
| Formulazione: costi operativi/treni-km |
| L'indicatore in oggetto presenta un andamento decrescente lungo tutto l'arco di Piano dovuto al processo di miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza derivante principalmente dall'immissione del nuovo materiale rotabile con un impatto positivo sull'affidabilità media del parco rotabile di FSE e quindi migliorando il livello di puntualità e regolarità del servizio. In particolare, il rinnovo del materiale rotabile ha un impatto sui costi di manutenzione in termini di personale, prestazioni appaltate e materiali di ricambio. Inoltre, l'incremento della produzione consentirà una riduzione del costo operativo unitario (al netto dei costi di accesso all'infrastruttura) sfruttando le economie di scala relativamente alla distribuzione dei costi fissi su una produzione maggiore. |
| Si veda, inoltre, quanto riportato al paragrafo 1.5 Indicatore di efficienza operativa. |

Indicatori di Efficacia ed Efficienza

| |
|---|
| Costo operativo per posto-km |
| Formulazione: costi operativi/posti-km a sedere |
| L'indicatore in oggetto presenta un andamento decrescente sia a seguito di quanto indicato con riferimento alla riduzione dei costi operativi (si veda quanto riportato con riferimento all'indicatore "Costo operativo per treno-km") sia con riferimento alla crescita del denominatore posti-km a sedere la cui evoluzione lungo l'arco di piano va da circa 598 a 703 milioni di posti-km a sedere annui. Tale crescita è dovuta all'immissione del nuovo materiale rotabile che presenta una capienza più elevata rispetto al materiale rotabile attualmente in uso (la capienza, in termini di posti a sedere, di un Elettrotreno ETR Newag è pari a 178 posti contro i 151 di un ATR Pesa e i 68 di un ALN Fiat). L'indicatore, nel primo periodo regolatorio, registra una riduzione media annua del 5,12%. |
| Costo operativo per passeggero-km |
| Formulazione: costi operativi/pax-km |
| L'indicatore in oggetto presenta un andamento decrescente sia a seguito di quanto indicato con riferimento alla riduzione dei costi operativi (si veda quanto riportato con riferimento all'indicatore "Costo operativo per treno-km") sia con riferimento alla crescita del denominatore pax-km la cui evoluzione è influenzata al 2025 dagli strascichi della pandemia da COVID-19 e successivamente dagli obiettivi posti in capo all'Impresa Ferroviaria di crescita costante fino alla fine del periodo oggetto di Piano (per maggiori dettagli circa la stima dei passeggeri si rimanda al paragrafo 1.4.1 Ricavi da traffico per servizi di trasporto). L'indicatore, nel primo periodo regolatorio, registra una riduzione media annua del 7,56%. |

Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni**Formulazione:** costi di manutenzione/ore servizio treni

L'indicatore presenta un andamento decrescente lungo l'arco di piano dovuto, oltre alla riduzione dei costi di manutenzione legato all'immissione del nuovo materiale rotabile e alla manutenzione ciclica programmata, all'aumento del numero di ore di servizio treni che passa da circa 88 mila nel 2023 (conseguentemente ai limiti infrastrutturali presenti sulle linee Bari Putignano via Conversano) a circa 111 mila nel periodo successivo.

Costi Manutenzione per treno-km**Formulazione:** costi di manutenzione/treni-km

L'indicatore in oggetto presenta successivamente al 2023, anno nel quale la produzione è influenzata dai limiti infrastrutturali, un andamento tendenzialmente decrescente dovuto al processo di miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza derivante sia dall'immissione del nuovo materiale rotabile sia dagli interventi di manutenzione ciclica pianificati sul materiale rotabile.

Costi Manutenzione per costi operativi**Formulazione:** costo di manutenzione/costi operativi

L'indicatore in oggetto presenta un andamento di leggera crescita nel periodo 2023-2025 dovuta principalmente alla progressiva riduzione della necessità di servizi autobus sostitutivi e integrativi in seguito all'entrata in esercizio ed elettrificazione della linea Bari – Putignano (via Conversano). Al termine del primo periodo regolatorio l'indicatore si attesta ad un livello di circa il 20%, significativamente al di sotto rispetto al valore storico indicato da ART.

Ricavi da Traffico per treno km**Formulazione:** ricavi da traffico/treni-km

L'indicatore presente una crescita durante il primo periodo regolatorio (CAGR 10,17%) dovuta al combinato disposto degli effetti derivanti da: *i)* incremento dei viaggiatori trasportati, *ii)* contrasto all'evasione/elusione e *iii)* dinamica tariffaria. Per maggiori dettagli circa la stima dei ricavi da traffico si rimanda al paragrafo 1.4.1 Ricavi da traffico per servizi di trasporto.

Ricavi da Traffico per posto-km**Formulazione:** ricavi da traffico/posti-km a sedere

Nonostante la crescita sostenuta dei posti-km a sedere (la cui evoluzione lungo l'arco di piano va da circa 598 a 703 milioni/anno a seguito dell'immissione del nuovo materiale rotabile che presenta una capienza più elevata rispetto al materiale rotabile attualmente in uso), l'indicatore presente una crescita durante il primo periodo regolatorio (CAGR 11,84%) a seguito della crescita più che proporzionale dei ricavi da traffico (per maggiori dettagli circa la stima dei ricavi da traffico si rimanda al paragrafo 1.4.1 Ricavi da traffico per servizi di trasporto).

Ricavi da Traffico per passeggero-km**Formulazione:** ricavi da traffico/pax-km

Nonostante la crescita sostenuta dei pax-km, la cui evoluzione è influenzata fino al 2024 dalla pandemia da COVID-19 (forte crescita prevista al fine di ritornare ai livelli del 2019) e successivamente dagli obiettivi posti in capo all'Impresa Ferroviaria di crescita costante fino alla fine del periodo oggetto di Piano (per maggiori dettagli circa la stima dei passeggeri si rimanda al paragrafo 1.4.1 Ricavi da traffico per servizi di trasporto), l'indicatore presenta una crescita durante il periodo regolatorio considerato (CAGR + 3,63%) a seguito della crescita più che proporzionale dei ricavi da traffico rispetto ai passeggeri-km. Tale andamento è dovuto all'effetto positivo derivante dal contrasto all'evasione/elusione tariffaria nonché dagli effetti derivanti dagli incrementi tariffari previsti.

Ricavi totali per treno – km

Formulazione: ricavi totali/treni-km

L'indicatore presenta una certa stabilità dovuta all'effetto combinato della crescita stimata dei ricavi da traffico/treno-km (per maggiori dettagli circa la stima dei passeggeri si rimanda al paragrafo 1.4.1 Ricavi da traffico per servizi di trasporto) rispetto alla più che proporzionale riduzione dei corrispettivi dell'Ente Affidante/treno-km. L'andamento di questi ultimi è legato principalmente al processo di efficientamento previsto lungo l'arco di piano (si veda quanto riportato al paragrafo 1.4.11 Compensazione finanziaria netta).

Ricavi totali per posto – km

Formulazione: ricavi totali/posti-km a sedere

L'indicatore presenta andamento tendenzialmente costante dovuta all'effetto della sostenuta crescita stimata dei ricavi da traffico/posto-km (per maggiori dettagli circa la stima dei passeggeri si rimanda al paragrafo 1.4.1 Ricavi da traffico per servizi di trasporto) rispetto alla riduzione dei corrispettivi dell'Ente Affidante/posto-km. L'andamento di questi ultimi è legato principalmente al processo di efficientamento previsto lungo l'arco di piano (si veda quanto riportato al paragrafo 1.4.11 Compensazione finanziaria netta) oltre ad una crescita del denominatore posti-km a sedere la cui evoluzione lungo l'arco di piano va da circa 598 a 703 milioni/anno. Tale crescita è dovuta all'immissione del nuovo materiale rotabile che presenta una capienza più elevata rispetto al materiale rotabile attualmente in uso (la capienza, in termini di posti a sedere, di un Elettrotreno ETR Newag è pari a 178 posti contro i 151 di un ATR Pesa e i 68 di un ALN Fiat).

Ricavi totali per passeggero-km

Formulazione: ricavi totali/pax-km

L'andamento dell'indicatore in oggetto, in calo nel periodo regolatorio considerato, è dovuto:

- Da una parte, alla forte crescita dei pax-km;
- Dall'altra parte, alla riduzione progressiva della sub componente dei ricavi legata ai corrispettivi da Ente Affidante per passeggero-km che presenta un andamento decrescente a seguito dell'effetto combinato della riduzione dei costi operativi (si veda quanto riportato con riferimento all'indicatore "Costo operativo per treno-km") e della crescita sostenuta dei ricavi da tariffa.

Coverage Ratio: ricavi da traffico/costi operativi

Formulazione: ricavi da traffico/costi operativi

Il Coverage Ratio, determinato ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 422/1997 e ss.mm.ii, ossia tramite il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura, presenta un andamento in crescita dovuto ad un aumento sostenuto dei ricavi da traffico (per maggiori dettagli circa la stima dei passeggeri si rimanda al paragrafo 1.4.1 Ricavi da traffico per servizi di trasporto) e ad una riduzione dei costi operativi (si veda quanto riportato con riferimento all'indicatore "Costo operativo per treno-km").

Costo del lavoro totali per numero addetti totali

Formulazione: costi del lavoro totale/n. addetti totali

L'andamento dell'indicatore è pressoché costante durante il periodo regolatorio considerato. Per ulteriori dettagli circa le assunzioni poste alla base della stima del costo del personale lungo l'arco di piano si veda quanto riportato al paragrafo 1.4.6 Costo del personale.

Treni-km per numero addetti operativi

Formulazione: treni-km/n. addetti operativi

In considerazione della crescita della produzione, espressa in treni-km, durante il primo periodo regolatorio (CAGR +0,45%) ed in considerazione della crescita (CAGR +0,34%) degli addetti operativi (addetti al servizio di manovra, condotta e scorta), l'indicatore presenta una sostanziale stabilità.

Treni-km per numero addetti totali

Formulazione: treni-km/n. addetti totali

In considerazione della crescita della produzione, espressa in treni-km, durante il primo periodo regolatorio (CAGR +0,45%) ed in considerazione della riduzione degli addetti totali, l'indicatore si presenta con una costante crescita (CAGR +0,49%).

Puntualità (solo causa IF)

Formulazione: n. treni in orario/n. treni circolati

L'indice di puntualità (solo causa IF) presenta un elevato incremento rispetto al valore medio registrato da FSE nel biennio 2017-2018 (58,28%). Si pone in capo all'Impresa Ferroviaria l'obiettivo di portare l'indicatore sopra l'80% entro la fine del primo periodo regolatorio in considerazione del processo di miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza derivante dall'immissione del nuovo materiale rotabile.

Scostamenti da orario (solo causa IF)

Formulazione: tempo di ritardo/tempo di percorrenza (in quanto proxy dello scostamento orario, l'indicatore è determinato mediante il seguente rapporto treni-km in ritardo (>5 minuti; tutte le cause)/treni-km circolati

L'indice di scostamento da orario (solo causa IF) presenta un elevato miglioramento rispetto al valore medio registrato da FSE nel biennio 2017-2018 (62,19%). Si pone l'obiettivo in capo all'Impresa Ferroviaria di portare l'indicatore sotto il 40% entro la fine del primo periodo regolatorio in considerazione del processo di miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza derivante dall'immissione del nuovo materiale rotabile.

Regolarità Treni (solo causa IF)

Formulazione: n. treni circolati/n. treni programmati

L'indice di regolarità treni (solo causa IF) presenta un incremento rispetto al valore medio registrato da FSE nel biennio 2017-2018 (86,72%). Si pone l'obiettivo in capo all'Impresa Ferroviaria di portare l'indicatore sopra il 90% entro la fine del primo periodo regolatorio in considerazione del processo di miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza derivante dall'immissione del nuovo materiale rotabile.

1.7 Costo standard ex D.M. 157/2018

In linea con quanto previsto alla Misura 15 della Delibera ART 154/2019, il PEF simulato è stato redatto al fine di determinare il corrispettivo del Contratto di Servizio da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento sulla base, *in primis*, dell'applicazione del costo operativo efficiente alla modalità ferroviaria ex Delibera ART 120/2018 e, in secondo luogo, sulla base della relazione tra i valori risultanti dal PEF e il costo standard ex D.M. 157/2018, con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi posti in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore che tengono conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla Delibera ART 120/2018.

In particolare, in coerenza con quanto specificato nell'art. 1 del citato D.M. 157/2018, il costo standard è stato calcolato come segue (cfr. art. 6 comma 2):

Costo Standard unitario [€/tr · km] =

Quantità di posti a sedere per treno ·

+0,2878892

-0,0065203 · velocità commerciale

+0,0061162 · V1 · (velocità commerciale - 39)

-0,0000019 · quantità posto a sedere – km di servizio

+4,6334616 · ammodernamento del materiale rotabile per posto a sedere – km di servizio

dove:

- *Quantità posto a sedere per treno*: quantità annua complessiva dei posti a sedere offerti nelle corse al pubblico del servizio di trasporto ferroviario regionale rapportata al numero di corse effettuate nell'anno;
- *Velocità commerciale*: Condizione operativa che caratterizza lo svolgimento del servizio calcolata in lunghezza in km delle corse in servizio commerciale effettivamente realizzate rapportata alla somma puntuale dei tempi di percorrenza dalla partenza della corsa in servizio al pubblico all'arrivo della medesima previsti dal programma di esercizio delle medesime corse;
- V1= 0 se la velocità commerciale è <= a 39 km/h
- V1= 1 se la velocità commerciale è >= a 39 km/h
- *Quantità posto a sedere-km*: posti*km espressi in milioni
- *Ammodernamento per posto a sedere-km*: stimato mediante la determinazione dell'ammortamento standard (art.9 del DM 157/2018).

Si riporta di seguito il confronto tra il Costo Standard di cui al D.M. n. 157 del 28 marzo 2018 (definito come il costo totale medio per treno-km al netto dei costi di pedaggio e accesso all'infrastruttura, determinato con la metodologia statistica della regressione tenendo conto di: *i*) velocità commerciale media [km/h], *ii*) quantità di servizio erogato [mln posti*km] e *iii*) ammodernamento del materiale rotabile) ed il Costo operativo efficiente, dato dalla somma dei costi operativi al netto dei costi di pedaggio, ammortamenti e margine di utile ragionevole. Al fine di rendere confrontabile il costo standard con il costo operativo efficiente, il confronto avviene con entrambi i parametri aggiornati a valori 2022.

Valori deflazionati al 2022

| Costi unitari [€/tr*km] | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | Media 2023- 2032 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------|
| Costo Standard | 15,32 | 15,92 | 15,82 | 16,96 | 16,83 | 16,82 | 16,83 | 16,83 | 16,83 | 16,80 | 16,50 |
| Costo operativo (al netto del pedaggio) | 11,80 | 12,00 | 11,90 | 11,45 | 11,25 | 11,21 | 11,17 | 11,12 | 11,07 | 11,01 | 11,40 |
| Ammortamenti | 1,74 | 1,79 | 1,85 | 1,90 | 2,10 | 1,90 | 1,92 | 1,76 | 1,71 | 1,72 | 1,84 |

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Ragionevole margine di utile | 0,85 | 0,82 | 0,71 | 0,58 | 0,54 | 0,48 | 0,73 | 0,83 | 0,72 | 0,72 | 0,70 |
| Costo operativo efficiente FSE | 14,39 | 14,61 | 14,46 | 13,93 | 13,89 | 13,59 | 13,82 | 13,72 | 13,50 | 13,46 | 13,94 |
| <i>Delta</i> | <i>0,93</i> | <i>1,31</i> | <i>1,37</i> | <i>3,02</i> | <i>2,94</i> | <i>3,23</i> | <i>3,01</i> | <i>3,11</i> | <i>3,32</i> | <i>3,35</i> | <i>2,56</i> |

Dal confronto emerge che, in media, il Costo operativo efficiente di FSE assume un valore inferiore al Costo Standard lungo tutto l'arco di Piano.

1.8 Ripartizione del rischio

Nel Contratto di Servizio si prevede la definizione delle modalità di ripartizione del rischio tra la Regione e FSE.

Trattandosi di un affidamento ai sensi dell'art. 5 del Regolamento comunitario 1370/2007 e non ai sensi della dir. n. 23/14 e del Codice degli appalti, l'attribuzione dei rischi di cui si è tenuto conto nel PEF è stata valutata e condivisa dalle Parti anche tenendo conto della gestione degli effetti della pandemia.

Il monitoraggio di quanto previsto nel PRO si effettua annualmente confrontando i valori di PEF e di CER normalizzati, secondo quanto previsto nella Matrice dei Rischi, per rendere omogenei i dati a confronto. Si tiene inoltre conto, per la valutazione dell'efficienza/inefficienza e per un confronto omogeneo, del tasso di inflazione reale.

Gli eventuali scostamenti saranno rendicontati, procedendo alle eventuali rettifiche sulla quantificazione dello scostamento finale tra il Risultato netto PEF e consuntivato CER, secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi, per essere poi compensati alla fine del periodo di PEF ovvero in occasione delle revisioni intermedie del PRO, agendo ad esempio sull'entità dei corrispettivi, piuttosto che sul livello di produzione o sulla politica tariffaria.

Fermo restando quanto disposto dalla Matrice dei rischi di cui all'Allegato 4, la stessa prevede tra l'altro che:

- i costi di produzione, come effettivamente sostenuti e indicati nel CER, sono riconosciuti dalla Regione nella misura complessiva prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da servizi/interventi richiesti formalmente dalla Regione o sostenuti per ottemperare a disposizioni normative/regolamentari sopravvenute, fatto salvo che l'applicazione della modifica sia imputabile alla responsabilità di FSE.
- il costo unitario del personale effettivamente sostenuto e indicato nel CER è riconosciuto dalla Regione soltanto nella misura prevista dal PEF (fatti salvi i maggiori costi determinati da servizi/interventi richiesti formalmente dalla Regione).

In accoglimento delle osservazioni poste dall'Autorità al termine del processo partecipativo ai sensi della misura 2 punto 7 dell'Allegato A alla Delibera ART n.120/2018 previsto prima della stipula del contratto di servizio da affidare e fermo restando quanto disposto dalla Matrice dei rischi di cui all'Allegato 4, con riferimento ai ricavi da mercato, si illustra di seguito la procedura di applicazione della Matrice dei rischi, che prevede, in caso di scostamento negativo tra quanto previsto a PEF e consuntivato CER, l'attribuzione della responsabilità secondo il seguente ordine:

1. la riduzione dei ricavi qualora la Regione non effettui l'incremento tariffario annuo pari all'adeguamento all'inflazione e agli incrementi tariffari dell'8% nel 2023, del 5% nel 2025 e del 3,5% nel 2027 (l'incremento tariffario, negli anni in cui viene apportato, è inclusivo dell'adeguamento inflattivo), o venga deliberato di non effettuare alcun adeguamento tariffario, ovvero l'adeguamento effettivo sia inferiore rispetto a quello stimato, gli importi dell'adeguamento atteso saranno considerati a carico della Regione;
2. la riduzione dei ricavi da traffico, così come gli eventuali maggiori costi, conseguenti all'effetto stimato di modifiche nelle politiche tariffarie della Regione (quali agevolazioni e gratuità diverse da quelle già previste nel PEF) saranno considerati a carico della Regione;
3. qualora le politiche aziendali di FSE prevedano l'introduzione di agevolazioni/gratuità a seguito di strategie di marketing aziendale, gli eventuali minori ricavi saranno a carico di FSE;
4. la riduzione dei ricavi da traffico dovuta a disposizioni legislative nazionali o locali che determinino variazioni dell'offerta e della domanda è a carico della Regione
5. la riduzione dei ricavi da traffico conseguente al mancato recupero dell'evasione/elusione previsto nel Piano, misurato tramite rilevazioni statistiche, sarà a carico di FSE;

6. la riduzione dei ricavi conseguente alla quota per il mancato recupero dei viaggiatori trasportati relativa all'effetto Covid sarà a carico della Regione. Nello specifico gli effetti di una contrazione del volume dei ricavi legata al recupero domanda pre-Covid conseguentemente a una recrudescenza della pandemia o altra causa analoga a cui consegua l'emanazione di disposizioni che limitino l'utilizzo del TPL, acclamato dalla dichiarazione dello «stato di emergenza» sono quantificati ex ante al paragrafo "1.4.1 - Ricavi da traffico per servizi di trasporto". Pertanto, conseguentemente a una recrudescenza della pandemia o altra causa analoga a cui consegua l'emanazione di disposizioni che limitino l'utilizzo del TPL, l'impatto negativo correlato sarà proporzionalmente quantificato a carico della Regione in base ai giorni relativi alla emanazione del provvedimento di inibizione e/o limitazione alla circolazione dei mezzi ovvero di limitazione alla capacità di trasporto dei medesimi;
7. una volta scorporate le quote di rischio di cui ai punti precedenti, l'eventuale quota residuale dello scostamento sarà attribuita al mancato/minore incremento del *load factor* rispetto a quanto stimato, la cui responsabilità è a carico nella misura del 50% tra le Parti; tale ripartizione del rischio è stata definita considerando le stime di incremento determinate dal miglioramento dell'attrattività del servizio, dalle azioni ipotizzate dalla Regione, nonché dalla forte influenza di più ampie politiche e di fattori esogeni alle Parti (quale ad esempio il prezzo del carburante o la qualità delle caratteristiche dell'infrastruttura).

In caso di maggiori ricavi, a perimetro costante e a valle dell'applicazione della Matrice del rischio anche ai costi, questi saranno riconosciuti alla Regione, secondo i meccanismi di rendicontazione già descritti, così da evitare una possibile sovracompensazione ai sensi del predetto Regolamento comunitario.

Con riferimento al KPI "*Coverage Ratio*", la ripartizione del rischio segue l'attribuzione delle singole voci che concorrono alla determinazione dei costi e dei ricavi posti alla base del calcolo dello stesso indicatore.

Il valore obiettivo per il suddetto indicatore sarà considerato inoltre nelle attività di aggiornamento della programmazione del servizio che, partendo dall'attuale offerta, saranno definite tenendo conto della domanda soddisfatta, così come della domanda potenzialmente attraibile, nelle diverse fasce orarie, perseguendo soluzioni di offerta efficienti dal punto di vista del "*load factor*" e del "*coverage ratio*".

A tale scopo, il contratto di servizio prevede meccanismi di flessibilità nella programmazione, in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda e delle complessive esigenze di mobilità regionali. Tale metodologia è concordata a priori tra le Parti e pesata per singole componenti come stimate nel PEF, poiché il sistema dei trasporti è complesso e risente di numerose componenti, non sempre chiaramente e puntualmente verificabili e quantificabili, consentendo una determinazione foriera di posizioni convergenti in sede di monitoraggio e gestione del Contratto.

Investimenti e cronoprogramma di immissione degli elettrotreni ETR

Qualora si dovesse riscontrare la mancata immissione, totale o parziale, o ritardi nella consegna del materiale rotabile ETR già finanziato da Regione Puglia rispetto al cronoprogramma degli investimenti contrattualmente previsto, gli eventuali costi emergenti (inclusivi della manutenzione ciclica dei treni ATR/ALN di cui è prevista la dismissione) sono in capo a FSE.

Il Piano Economico Finanziario è stato predisposto stimando il costo degli investimenti a carico di FSE, anno per anno, sulla base dell'indice inflattivo presunto.

Pertanto, fermo restando il predetto importo per il quale FSE si obbliga nei confronti della Regione, in caso di riduzione del costo effettivo degli investimenti rispetto a quello stimato nel PEF, il maggior importo degli investimenti inserito a PEF e per il quale FSE si è impegnata, potrà essere destinato ad altri ulteriori investimenti da definire congiuntamente ovvero determinare un riequilibrio del PEF, secondo le diverse modalità previste dal Contratto di Servizio.

1.9 Modello di gestione e monitoraggio

Monitoraggio della domanda dei servizi di trasporto

In accoglimento delle osservazioni poste dall'Autorità al termine del processo partecipativo ai sensi della misura 2 punto 7 dell'Allegato A alla Delibera ART n.120/2018 previsto prima della stipula del contratto di servizio da affidare, considerato il contesto di perdurante incertezza della domanda dei servizi di trasporto pubblico, FSE provvederà ad adottare un adeguato sistema di monitoraggio della domanda al fine di rilevare eventuali

mutamenti di volume e comportamenti prodromici all'individuazione di soluzioni di offerta più efficienti dal punto di vista del *load factor* e del *coverage ratio*. Conseguentemente le Parti, anche su impulso della Regione, valuteranno eventuali rimodulazioni del servizio in corso d'opera, per una definizione del perimetro dei servizi maggiormente aderente alle mutate esigenze della domanda.

Obblighi di Contabilità dei Costi e di Separazione Contabile per l'IF ai sensi della Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera n.120/2018 del 29 novembre 2018

Il CdS prevedrà l'impegno annuale di FSE, 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 previsto dalla Delibera ART 120/2018, FSE si impegnerà a trasmettere alla Regione e all'ART la certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione Illustrativa ai criteri illustrati nella medesima delibera ART 120/2018.

Confronto tra PEF e Conto Economico Regolatorio (CER)

Fermo restando le modalità stabilite puntualmente dal CdS, il monitoraggio di quanto previsto a PEF e nel PRO si effettuerà annualmente confrontando i valori del PEF, opportunamente normalizzati al tasso di inflazione reale registrato per l'anno di riferimento con quelli di Conto Economico Regolatorio (CER), escludendo le partite economiche non riguardanti la gestione dei servizi oggetto del CdS, l'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, le sanzioni applicate a FSE ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione, nonché tenuto conto di quanto previsto nella Matrice dei rischi, al fine di valutare l'eventuale inefficienza.

Gli eventuali scostamenti tra il risultato netto previsionale e il risultato netto consuntivato, al netto degli effetti dell'attribuzione dei rischi di cui alla Matrice dei rischi e tenuto conto dell'eventuale inefficienza, saranno accantonati a debito o a credito di una delle Parti verso l'altra.

Pertanto, gli scostamenti non determineranno annualmente conguagli monetari, se non al termine del periodo contrattuale.

In caso di maggiori ricavi, a perimetro costante e a valle dell'applicazione della Matrice dei rischi anche ai costi, questi saranno riconosciuti alla Regione, secondo i meccanismi di accantonamento già descritti, così da evitare una possibile sovracompensazione ai sensi del Regolamento comunitario.

Contratto di Servizio Regione Puglia - Ferrovie Sud Est 2023/2032**Allegato 16 Trasmissione dati RAP****ALLEGATO 16
TRASMISSIONE DATI RAP**

Il Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 prevede la costituzione di un National Access Point (Punto di Accesso Nazionale) per l'infomobilità multimodale alimentato dal Regional Access Point (Punti di Accesso Regionali)-RAP.

La Regione Puglia in data 17/02/2023 ha sottoscritto la convenzione con il Centro Coordinamento delle Informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla Sicurezza Stradale" (CCISS) per la costituzione del Punto di Accesso Regionale (RAP) nella Regione Puglia.

La tipologia di dati richiesti per l'interscambio dei dati tra Regional Access Point (RAP) e National Access Point (NAP) emesse dal Dipartimento per la Trasformazione Digitale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è definita dalle Linee Guida e ss.mm.ii.

Le modalità di trasmissione dei suddetti dati, di seguito indicate, sono tra loro alternative:

- operazioni di "data entry" effettuate su una piattaforma del nodo di interoperabilità regionale;
- una modalità di interoperabilità diretta attraverso l'utilizzo di servizi web dedicati.

La frequenza di trasmissione deve essere tempestiva, qualora si verificano dei cambiamenti, come stabilito dal Reg. Del. 2017/1926, ed in ogni caso segue la frequenza stabilita dalle Linee guida e ss.mm.ii.

ALLEGATO B

*Relazione sulla sussistenza dei requisiti e delle ragioni tecniche
per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
a Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici 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 | dal 01.07.2023 al 31.12.2032 |
| Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo | Nuovo affidamento |
| Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare | Città Metropolitana di Bari, Provincia di Brindisi, Provincia di Lecce e Provincia di Taranto |

Soggetto responsabile della compilazione

| | |
|---------------------|---|
| Nominativo | Dott. Ing. Giuseppe Merra |
| Ente di riferimento | Regione Puglia |
| Area/servizio | Dipartimento Mobilità - Sezione trasporto pubblico locale e intermodalità |
| Telefono | 080.5405627 |
| Email | servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it |
| Data di redazione | Giugno 2023 |

Premesse

La presente relazione, in esecuzione dell'affidamento diretto già disposto dalla Giunta Regionale con D.G.R.n.2182 del 29.12.2020, espone 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 in argomento.

In particolare, si procede a:

- a. richiamare le caratteristiche del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale in argomento;
- b. illustrare i contenuti e le modalità di accoglimento/superamento delle osservazioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) sul PRO e sul PEF, ai sensi della Misura 2.7 della Delibera ART n.120/2018, come pervenute con nota prot.n.1935 dell'8.02.2023;
- c. illustrare gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompenzazioni;
- d. verificare l'intervenuta definizione delle pendenze in atto con Regione Puglia, l'avvenuto rilascio in favore della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. (FSE) del Certificato di sicurezza, nonché l'eventuale avvenuta definizione del c.d. "Contenzioso Aiuti".

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

Norme di riferimento

- a) Regolamento (CE) 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) n.2338/2016 il quale:
 - prevede all'art.5 par.6 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 par.1, 3 o 3ter o connesse a una norma generale devono essere conformi all'art.4 e inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato;
- b) Regolamento (CE) n.1371/2007 agg. al del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario come aggiornato con il Regolamento (CE) n.782/2021 e ss.mm.ii.;

- 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'art.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'art.18, come modificato dall'art 7 comma 3 della L.n.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, art.37 che ha istituito l'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 e 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 come aggiornato con il Regolamento (CE) n.782/2021 e ss.mm.ii. 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"* come modificata dall'intervenuta Delibera n.154 del 28.11.2019 *"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 n.48 del 30.03.2017, recante la *"Definizione delle metodologia e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento"*;
 - Delibera n.16 dell'8.02.2018, 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 25.10.2018, "*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 29.11.2018, 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, già disposto dalla Regione Puglia con D.G.R.n.2182 del 29.12.2020, inerisce i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia di interesse regionale e locale, erogati sulla porzione di rete ferroviaria dell'area del sud-est regionale (con eventuali estensioni alla rete ferroviaria regionale interoperabile), attraversante le tre province meridionali della Puglia (Brindisi, Lecce e Taranto) e collegante fra loro i capoluoghi di Bari, Taranto e Lecce, così come definiti nel Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 approvato con D.G.R.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 forza del trasferimento di competenze concretizzato con l'art.8 del D.Lgs.n.422/1997, a mente dell'art.3 della L.R.n.18/2002 è competente per le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto locale, con qualsiasi modalità eserciti, non attribuiti agli Enti locali.

A fronte della disciplina contenuta nell'art.3-bis del decreto-legge n.138/2011, convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n.148, anche la Regione Puglia ha organizzato, attraverso la L.R.n.24/2012, l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) 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 e 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 e erogati all'interno di 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 L.R.n.24/2012 istituisce, un ATO 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 con D.G.R.n.598/2016 del Piano Attuativo 2015-2019 del PRT e del Piano Triennale dei Servizi di TPRL 2015-2017, con il Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti adottato con D.G.R. n°754 del 23.05.2022, 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 e 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 a responsabilità limitata Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici

L'impresa ferroviaria affidataria del servizio in argomento nasce sulle vestigia della fusione, occorsa nel 1931, di tre Società anonime (Società Anonima Italiana per le Ferrovie del Sud Est, Società anonima italiana per le ferrovie salentine e la Società anonima delle ferrovie sussidiate).

Sul finire degli anni sessanta, anche a causa degli effetti nefasti dovuti al secondo conflitto mondiale, la gestione della società si mostrò problematica sin da spingere lo Stato, nel 1985, al riscatto da parte della società, posta in gestione commissariale governativa.

La gestione commissariale terminò all'indomani dell'attuazione della "regionalizzazione" delle competenze sulle ferrovie locali, ovvero nel 2001; così fu costituita FSE, con socio unico il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (oggi MIMS).

Nel corso del 2016, FSE è entrata a far parte del Gruppo FS Italiane.

L'attuazione della delega alla Regione, di cui all'art.8 del D.Lgs.n.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 FSE contratti che, in forza dell'articolo 34 comma 3 della L.R.n.18/2002, successivamente integrata dalla L.R.n.17/2005, la Giunta regionale ha rinnovato sino al 2009.

Con l'art.3-ter del D.L. 10 febbraio 2009 n.5, di modifica dell'art.18 comma 1 del D.Lgs.n.422/1997, è stato stabilito che: *"Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio"*.

Conseguentemente, è intervenuto l'affidamento del Contratto di Servizio (Cds) "6anni+6anni" rep.n.011020 del 29.12.2009 (attualmente vigente) per l'esecuzione delle prestazioni di trasporto pubblico ferroviario e automobilistico (integrativo e/o sostitutivo), nonché per la gestione della relativa infrastruttura ferroviaria.

Il precitato contratto di servizio intercorrente tra Regione Puglia e FSE - rep. n.011020 - ha avuto decorrenza dal 1° gennaio 2010 al 31 dicembre 2015, ai sensi di quanto previsto dall'art.3 dello stesso. Il medesimo art.3 ha previsto, inoltre, espressamente la rinnovabilità dello stesso per ulteriori sei anni, salvo disdetta da comunicare entro il 31 dicembre 2014, conformemente a quanto previsto dall'art.18 comma 1 del D.Lgs.n.422/97. Il rinnovo del contratto di servizio è stato posto in essere con D.G.R.n.1453/2013 non avvalendosi della facoltà di recedere, con la conseguenza che, la durata di quest'ultimo, è risultata prorogata al 31 dicembre 2021. In ragione della crisi pandemica da Covid-19 il contratto di servizio è stato ulteriormente prorogato sino al perfezionamento della suddetta procedura relativa all'affidamento del contratto di servizio pubblico di trasporto di persone per ferrovia, e, comunque, non oltre il 31.03.2023, giusta D.G.R.n°2232 del 29.12.2021, mediante contratto di proroga rep.n°024310 del 03.05.2022.

Successivamente, con l'approssimarsi della scadenza della suddetta proroga e non essendo ancora intervenuto il rilascio del precitato Certificato di Sicurezza da parte di ANSFISA, giusta D.G.R.n.411 del 27.03.2023, la Giunta regionale ha stabilito di prevedere, all'interno nel nuovo contratto di servizio, apposita clausola risolutiva che conceda all'amministrazione affidante la facoltà di recesso nel caso in cui l'esito del "Contenzioso Aiuti" alteri i presupposti dell'affidamento e/o determini la perdita dei requisiti di affidabilità da parte di FSE, senza che quest'ultima possa aver nulla a pretendere per ragioni di danno o indennizzo, accordando nel contempo una proroga al vigente contratto 30.06.2023, ai sensi dell'art.5 par.5 del Reg. (CE) n. 1370/2007, mediante contratto di proroga rep.n°025054 del 9.05.2023.

L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia a Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici s.r.l.

L'affidamento in argomento discende da un articolato processo di valutazione da parte della Giunta regionale avvenuto negli anni precedenti, già disposto dalla Giunta Regionale con D.G.R.n.2182 del 29.12.2020 e che può riassumersi come nel seguito.

Inizialmente, con D.G.R.n.1480/2017, approssimandosi la scadenza del 30.09.2017 fissata dall'art.27 del D.L.n.50/2017 per procedere agli adempimenti di cui al comma 2 lett.d) del medesimo articolo, anche al fine di scongiurare eventuali riduzioni del riparto del Fondo Nazionale Trasporti, la Giunta regionale ha disposto il nuovo affidamento diretto del servizio di trasporto ferroviario, ai sensi dell'art.5 par.6 del Reg. CE n.1370/2007, in favore delle società Ferrotramviaria, Ferrovie Appulo Lucane e Ferrovie del Gargano, a partire dal 1° ottobre 2018 e sino al 31 dicembre 2027, prorogabile nel limite massimo del 50%, al verificarsi delle condizioni di cui all'art.4 par.4 del Reg. CE n.1370/2007, avendone le stesse avanzato richiesta ed essendosi esse dichiarate disponibili a effettuare un programma di investimenti, anche con risorse a proprio carico, di rinnovo e potenziamento del parco rotabile.

Nel contempo, con la medesima D.G.R.n.1480/2017, la Giunta regionale ha disposto, per i servizi ferroviari di cui al contratto di servizio di FSE del 2009, di procedere al relativo affidamento con gara pubblica, ai sensi dell'art.5 par.3 del Reg. (CE) n.1370/2007 a decorrere dal 01.01.2022 al 31.12.2027, con facoltà di proroga nel limite del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art.4 punto 4 del Reg. CE n.1370/2007, in considerazione del presupposto che, a differenza delle altre imprese ferroviarie titolari di contratti di servizio affidati dalla Regione Puglia, l'operatore FSE non aveva espresso alcuna richiesta di riaffidamento del servizio di TPLR, essendo stata sottoposta a commissariamento.

Successivamente, con provvedimento del 25.06.2018, depositato il 10.07.2018 e relativo alla procedura 1/2017, il Tribunale di Bari - Sezione Fallimentare ha omologato il Concordato preventivo in continuità della società FSE cui questa Regione, pur contestando la consistenza dei propri crediti dedotti in Concordato, ha aderito con D.G.R.n.120 del 31.01.2018, "*...affinché possa essere evitato il fallimento della società con conseguenze più sfavorevoli per la Regione Puglia e i propri cittadini, nonché per i possibili riflessi sui livelli occupazionali*".

Di conseguenza, con nota prot. AD/242 del 09.10.2020, ricevuta via PEC in data 13.10.2020 e acquisita in ingresso al prot.n.AOO_078/3578 del 14.10.2020, FSE, facendo seguito alle precedenti note del 29.11.2019 e del 21.07.2020, ha presentato una proposta commerciale finalizzata alla aggiudicazione diretta, a decorrere dal 2022 e per la durata di 10 anni, ai sensi dell'art.5 paragrafo 6 del Reg. (CE) n.1370/2007 e ss.mm.ii.

Nella suddetta proposta commerciale, contenente l'offerta delle condizioni migliorative in termini di qualità e affidabilità del servizio, la società ha evidenziato le nuove condizioni economico-finanziarie e operative in cui versa la società FSE a seguito dell'omologazione del piano concordatario e dell'acquisizione di FSE da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane a fine 2016, circostanze queste che hanno contribuito al riequilibrio patrimoniale della società e alla riorganizzazione e risanamento delle attività industriali con una riduzione dei costi e un aumento dei ricavi in grado di conferire stabilità ai risultati di bilancio con un costante miglioramento degli standard delle prestazioni.

Pertanto, la Giunta Regionale, a fronte della succitata offerta commerciale e degli impegni assunti da FSE nella medesima nota prot. AD/242 del 09.10.2020 e anche in forza della perdurante validità delle valutazioni operate dalla Regione con D.G.R.n.120 del 31.01.2018, con propria D.G.R.n.2182/2020 ha disposto:

- di revocare parzialmente la precedente D.G.R.n.1480/2017, nella parte in cui delibera "*di disporre, per i servizi ferroviari erogati dalla Società Ferrovie del Sud Est, l'inizio della procedura di gara ai sensi dell'art.5 del Reg. CE n.1370/2007, al fine di aggiudicare il relativo contratto di servizio a decorrere dal 1° gennaio 2022 e sino al 31.12.2027...*";
- l'aggiudicazione diretta in favore della società Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici s.r.l. del contratto di servizio di trasporto pubblico ferroviario, ai sensi dell'art.5 par.6 del Reg. (CE) n.1370/2007 e ss.mm.ii., a decorrere dal 01.01.2022 e sino al 31.12.2031, esperite le disposizioni di cui all'art. 7 del medesimo regolamento sugli obblighi di pubblicità e trasparenza e verificata la permanenza dei principi generali dell'attività amministrativa, di cui all'art. 1 della Legge 7 agosto 1990 n. 241 e ss.mm.ii., da attuarsi sulla base dei km di servizi minimi compatibili con quanto indicato nella D.G.R.n.2304/2019 e sulla base di una attenta valutazione dei costi pertinenti nel rispetto del principio di efficienza dei costi di cui al capo II dell'allegato alla Delibera ART n.154/2019 e in applicazione del D.M.n.157 del 28.03.2018 di determinazione del costo *standard* unitario e/o di stima *benchmarking* di altre imprese quali elementi di riferimento per la quantificazione della compensazione attribuita;

- che l'affidamento potrà essere perfezionato soltanto dopo l'avvenuto rilascio del Certificato di Sicurezza da parte di ANSFISA nei confronti di FSE e dopo la definizione delle pendenze in atto con Regione Puglia, anche mediante strade conciliative, nonché a valle della definizione della controversia in merito alla legittimità dell'acquisizione della stessa società da parte di Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.

A fronte del citato atto deliberativo, in sostituzione dell'avviso relativo alla procedura di gara avviata con D.G.R.n.1480/2017, approvato e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S S189 del 03.10.2017, in data 04.01.2021 è stato pubblicato l'avviso di pre-informazione al mercato n.2104-2021-IT - previsto dal citato art.7 par.2 del Reg. CE n.1370/2007 - relativo al suddetto affidamento diretto in favore di Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici s.r.l., ex art.5 par.6 del citato Reg. (CE) n.1370/2007 e ss.mm.ii., pubblicato sul supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S S189 del 04.01.2021. Successivamente alla pubblicazione del citato avviso di rettifica di preinformazione al mercato n.2104-2021-IT, pubblicato sul supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea GU/S S189 del 04.01.2021, all'attualità non si sono registrate manifestazioni di interesse rispetto all'affidamento di che trattasi.

L'affidamento in argomento ha tenuto conto dei caratteri di efficientamento della gestione del medesimo secondo quanto disciplinato dalla Delibera ART n.120/2018, contemplando la determinazione di obiettivi di efficientamento della medesima gestione nonché di un conseguente Piano di Raggiungimento degli Obiettivi (PRO) sottoposto ad ART, unitamente al Piano economico e Finanziario (PEF), ai sensi della Misura 2.7 della citata Delibera ART n.120/2018.

Nella nota prot.n.1935 dell'8.02.2023, al termine del processo partecipativo ai sensi della misura 2 punto 7 dell'Allegato A alla Delibera ART n.120/2018 previsto prima della stipula del contratto di servizio da affidare, ART ha formulato osservazioni al PRO e al PEF, di cui all'affidamento in argomento, come trasmessi in ultimo dall'Ente Appaltante con nota prot.n.AOO_078/0000001 del 02.01.2023, di cui, di seguito, si riportano, in sintesi, le modalità con le quali sono state trattate e recepite all'interno dello schema di contratto di servizio e dei relativi allegati tecnici.

Sistema di monitoraggio

Considerato il contesto di perdurante incertezza della domanda dei servizi di trasporto pubblico, FSE provvederà ad adottare un adeguato sistema di monitoraggio della domanda al fine di rilevare eventuali mutamenti di volume e comportamenti prodromici all'individuazione di soluzioni di offerta più efficienti dal punto di vista del load factor e del coverage ratio. Conseguentemente è stato previsto che le Parti, ovvero anche mediante impulso della sola Regione, valuteranno eventuali rimodulazioni del servizio in corso d'opera, per una definizione del perimetro dei servizi maggiormente aderente alle mutate esigenze della domanda così come riportato nell'aggiornamento del P.R.O., allegato allo schema di contratto.

Servizi automobilistici sostitutivi o integrativi

I servizi automobilistici sostitutivi o integrativi ex art.34-octies del D.L.n.179/2012, convertito con modificazioni dalla L.n.221/2012, secondo le previsioni indicate nel programma di esercizio e con riferimento agli interventi in corso di esecuzione lungo la linea ferroviaria Bari-Putignano e le stazioni di Triggiano e Capurso, dovranno affidarsi a cura di F.S.E. esclusivamente mediante procedure a evidenza pubblica, come riportato nel piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori (P.R.O.).

Adeguamenti tariffari

Tasso inflattivo adottato

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 e ss.mm.ii.

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 meglio rappresentato nel seguito, prevedendo incrementi tariffari localizzati in taluni specifici anni, assorbenti del previsto adeguamento inflattivo.

Pertanto, al fine di consentire previsioni affidabili e calibrate della dinamica evolutiva delle componenti economiche e finanziarie del PEF suscettibili di evoluzioni legate alla dinamica inflattiva, è stato utilizzato

un tasso di adeguamento inflattivo, con un'aliquota minima garantita dello 0.9%, nelle sole annualità dove non è previsto l'incremento tariffario. Tale indicazione, peraltro, è in linea anche con quanto già indicato nei sottoscritti contratti di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale con gli altri affidatari ferroviari regionali.

Con riferimento alle osservazioni poste dall'Autorità al termine del processo partecipativo ai sensi della misura 2 punto 7 dell'Allegato A alla Delibera ART n.120/2018 previsto prima della stipula del contratto di servizio da affidare, la Regione, con riferimento alla dinamica tariffaria di cui è competente, ha quindi previsto i seguenti incrementi tariffari:

- annualmente, a far data dal 1° gennaio degli anni: 2024, 2026 e dal 2028 al 2032, con prevedita 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 2025 e 2027, con prevedita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente 5% (cinque per cento) e 3,5% (tre virgola cinque per cento).

Ai fini dello sviluppo dell'incremento tariffario prospettico, è stata presa in considerazione la medesima dinamica inflattiva utilizzata per la redazione del PEF¹.

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Incremento tariffario previsto | 8,00% | 1,80% | 5,00% | 1,80% | 3,50% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% |

NB: negli anni 2023, 2025 e 2027 l'incremento tariffario è inclusivo dell'adeguamento inflattivo

Sempre in accoglimento delle osservazioni poste dall'Autorità al termine del processo partecipativo ai sensi della misura 2 punto 7 dell'Allegato A alla Delibera ART n.120/2018 previsto prima della stipula del contratto di servizio da affidare, la Regione ha già recepito per l'anno 2023 l'avvenuto adeguamento della base tariffaria dei prezzi minimi dei titoli di viaggio del trasporto pubblico regionale e locale, giusta D.G.R.n.842 del 14.06.2023.

Gli incrementi sono stati quantificati tenendo a riferimento il miglioramento della qualità atteso in ragione del rinnovo del materiale rotabile e degli interventi di ammodernamento infrastrutturale previsti, la maggiore produzione di servizi programmata rispetto agli attuali volumi e il trend inflattivo stimato. L'incremento tariffario sarà applicato da FSE in seguito a deliberazione della Regione.

Infine, è stata espletata la procedura di consultazione di cui all'art. 26 comma 1 della L.R.n.18/2002, giusta nota prot.n./AOO_078/PROT/0002656 del 19.06.2023, alla quale non è seguita alcuna osservazione.

Applicazione della metodologia del price-cap

In ottemperanza alla piena applicazione della Misura 27 dell'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019, Misura 27, verrà applicato un meccanismo di *price cap* sulla base delle risultanze sotto riportate, valutate entro il mese di dicembre di ogni anno, con riferimento alle performance dell'anno precedente e con effetto sull'incremento tariffario dal primo gennaio dell'anno successivo, ove previsto.

I criteri di applicazione del meccanismo di *price cap*, per il periodo 2023-2032, sono i seguenti:

- riduzione di 0,15 p.p per mancato raggiungimento di efficacia-puntualità come da allegato 7 al Contratto di Servizio;
- riduzione di 0,15 p.p. per mancato raggiungimento di efficacia-regularità come da allegato 7 al Contratto di Servizio;
- riduzione di 0,15 p.p. per mancato raggiungimento di disponibilità di servizi bici come da allegato 7 al Contratto di Servizio.

¹ Si rimanda al paragrafo 1.4 Criteri utilizzati per la redazione del Piano Economico e Finanziario per il dettaglio circa la dinamica inflattiva presa in considerazione.

I criteri sopra descritti possono dar atto a una riduzione dell'incremento tariffario previsto di un valore massimo pari a 0,30 p.p. per ogni anno di applicazione.

I valori di riferimento della puntualità sono da intendersi come media dei valori previsti nell'Allegato 7 "Condizioni minime di qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, penalità, mitigazione e premiali" al contratto.

I valori di riferimento della disponibilità del servizio bici sono da intendersi come media dei valori previsti nell'Allegato 7 "Condizioni minime di qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, penalità, mitigazione e premiali" al contratto.

Tale previsione ha scontato la procedura di consultazione prevista dall'art.26 co.1 della L.R.n.18/2002 e ss.mm.ii. avviata con nota prot. AOO_0002656 del 19.06.2023.

Allocazione dei rischi

In riferimento al rischio legato alla variazione dei costi e dei ricavi allocato alle parti in relazione a specifici eventi e alla necessità di individuare un maggior grado di definizione del processo di allocazione di tale rischio anche ricorrendo alla previsione di soglie il cui superamento comporti l'intervento da parte della Regione per un eventuale riequilibrio del PEF, il piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori ha previsto, con particolare riguardo alla recrudescenza della pandemia, che l'impatto negativo correlato sia proporzionalmente quantificato a carico della Regione in base ai giorni relativi alla emanazione del provvedimento di inibizione e/o limitazione alla circolazione dei mezzi ovvero di limitazione alla capacità di trasporto dei medesimi.

Disponibilità dei dati

Nello specifico articolato all'interno dello schema di contratto di servizio, l'operatore ferroviario Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l. si obbliga a comunicare ovvero a garantire in qualunque momento, su richiesta di Regione, la piena disponibilità dei dati, in particolare di quelli ritenuti utili sia al calcolo dei KPI sia alla pianificazione/programmazione/verifica del servizio stesso quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, passeggeri trasportati (totali e per tipologia tariffaria), grado di riempimento dei mezzi nelle fasce orarie di punta e di morbida e redditività delle linee.

Progetto idrogeno

L'operatore ferroviario Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l. è stato designato da Regione Puglia quale soggetto attuatore delle risorse derivanti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per le finalità dell'Investimento "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario" definite dal Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 30 giugno 2022, n.198.

A tal proposito, Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l. ha elaborato un progetto sperimentale di trasporto integrato a idrogeno nel bacino di Gallipoli che prevede l'ingresso in servizio di 2 (due) treni H₂ e l'implementazione di un sito di stoccaggio e rifornimento nel comune di Melissano.

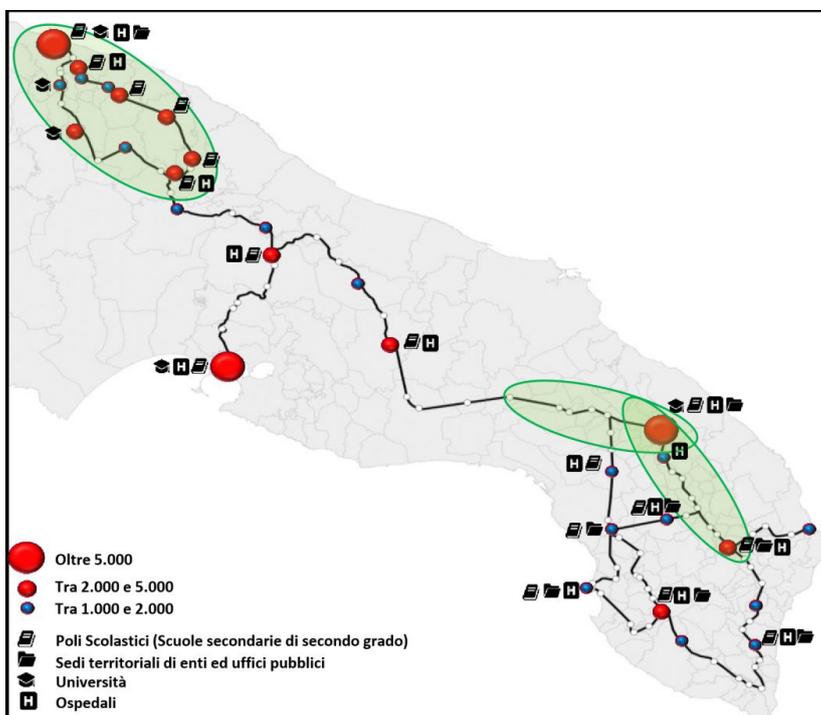
All'attualità il finanziamento è in corso di concretizzazione definitiva procedurale al termine della quale le Parti assumeranno l'intesa di aggiornamento del nuovo piano di investimenti e del relativo piano economico-finanziario inerente il contratto di servizio in argomento, come richiamato nel P.R.O. e nello schema di contratto di servizio.

Infrastruttura ferroviaria, caratteristiche del servizio e obbligazioni di servizio pubblico

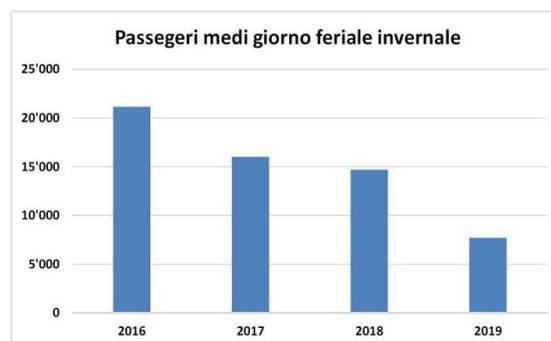
Il Piano regionale dei trasporti della Regione Puglia, assunto a dignità di norma con la Legge regionale 23 giugno 2008 n.16 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", riconosce al sistema ferroviario pugliese il ruolo di struttura portante della rete di 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.

L'affidamento del servizio di trasporto su rete ferroviaria regionale di persone in regime di Obbligo di Servizio Pubblico che la Regione Puglia intende affidare a FSE per gli anni 2023-2032 si innesta in un complesso contesto infrastrutturale riconducibile principalmente a una generale situazione di "paralisi prestazionale" per i vincoli imposti dall'ANSF con Decreto n.4/2016 (principalmente l'obbligo dei 50 Km/h e il doppio agente in cabina), nonché la presenza di cantieri e interruzioni frequenti, oltre alla presenza di diversi P/L obbliganti a regimi di circolazione scarsamente performanti. Le motivazioni alla base della scelta dell'amministrazione regionale di compensare con risorse pubbliche servizi di trasporto pubblico su ferrovia sono principalmente legate all'impossibilità che questi servizi possano essere gestiti secondo una logica meramente commerciale. Si riporta di seguito l'infografica della rete ferroviaria sulla quale l'FSE svolge il servizio che mostra come le aree di maggiore interesse (in particolare da e verso le città di Bari, Taranto e Lecce), caratterizzate anche da dinamiche urbane di particolare intensità, non consentano da sole il superamento della necessità di assoggettare l'affidamento ad obbligo di servizio pubblico.



I passeggeri medi in una giornata feriale invernale hanno registrato un calo pari a circa il 60% tra il 2016 ed il 2019, passando da circa 21.100 a 7.700 passeggeri/giorno. Una dinamica analoga si è registrata per la giornata feriale estiva, dove è evidente un calo della domanda tra il 2016 ed il 2019, che è passata da circa 11.000 a 4.200 passeggeri/giorno.





Per le risultanze circa la stima della domanda effettiva, potenziale e debole, nonché per le risultanze dell'analisi dell'offerta di trasporto attuale, si rimanda all'Allegato 5 della Relazione ex delibera ART n.48/2017, Misura 4 punto 11 e Misura 6 punto 2 - redatta secondo lo "Schema di riferimento" della nota ART prot.n.0001775/2019.

L'infrastruttura ferroviaria si estende per circa 474 km di linea e costituisce, dopo la rete ferroviaria nazionale, la più estesa rete omogenea italiana. La rete FSE attraversa le quattro province meridionali della Puglia, collegando fra loro i capoluoghi di Bari, Taranto e Lecce, nonché oltre 80 comuni del loro circondario.

L'infrastruttura ferroviaria FSE è costituita dalle seguenti linee:

- Bari - Taranto km 112,630;
- Mungivacca - Putignano km 43,412;
- Martina Franca - Lecce km 102,588;
- Novoli - Gagliano km 74,194;
- Casarano - Gallipoli km 22,003;
- Lecce - Gallipoli km 52,961;
- Zollino - Gagliano km 46,502;
- Maglie - Otranto km 18,271.

Le stazioni/località di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e quella di FSE sono:

- Bari Centrale;
- Taranto F.S.;
- Francavilla Fontana;
- Lecce.

Attualmente, in forza alle misure minime attuate con nota ANSF prot.n.9956/2016 la velocità massima delle linee sprovviste del Sistema di Controllo Marcia Treno è limitata a 50 km/h.

Con riferimento a quanto più dettagliatamente specificato nell'Allegato 15 - Piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori (P.R.O.), che ha scontato la procedura di partecipazione prevista ai sensi della Misura 2.7 dell'Allegato A alla Delibera ART n.120/2018, giusta nota ART prot.n.1935 dell'8.02.2023, sono già in corso ovvero sono previsti scenari di sviluppo di interventi di elettrificazione dei tracciati, di installazione dei sistemi di controllo della marcia dei treni, di eliminazione/messa in sicurezza dei P/L, di adeguamento dei sottosistemi infrastrutturali, di attrezzaggio SCMT, di segnalamento comando e controllo delle tecnologie alle STI.

In tale contesto, dunque, la rete ferroviaria di FSE benché interamente interconnessa ai sensi di quanto previsto dall'Allegato A al Decreto del MIMS del 5 agosto 2016, risulta di fatto momentaneamente funzionalmente isolata.

Con riferimento al raddoppio della linea ferroviaria Bari-Taranto nella tratta Bari Mungivacca-Noicattaro (lunghezza complessiva della tratta km 10,434), l'intervento prevede l'interramento della linea nella tratta tra Triggiano e Capurso (4 km di galleria artificiale) e costruzione di due nuove stazioni sotterranee. L'intervento si inquadra nell'ambito di un intervento più generale di modernizzazione e incremento della capacità del trasporto pubblico nell'area metropolitana a sud-est di Bari, ricucendo i tessuti urbani e garantendo, allo stesso tempo, una nuova viabilità attraverso l'eliminazione di 9 passaggi a livello con riduzione dei tempi di percorrenza e aumento della capacità della linea.

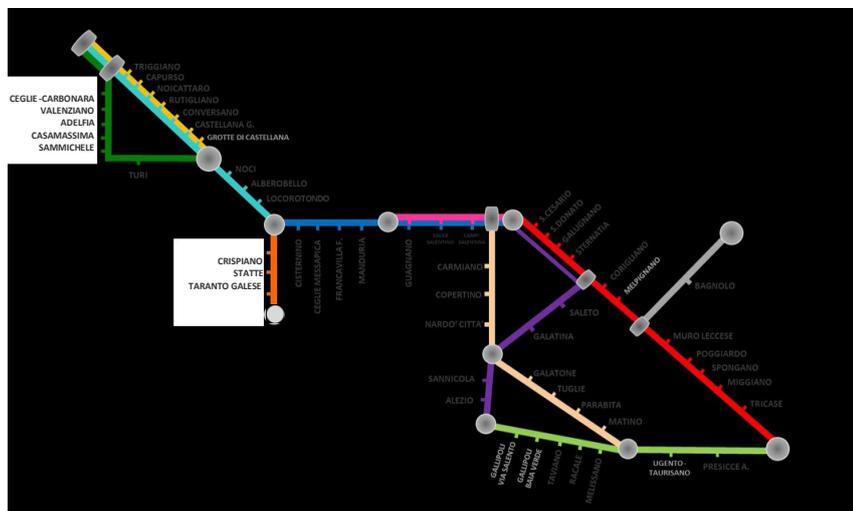
L'offerta attuale all'interno del bacino di esercizio di FSE si sviluppa su 7 linee:

- Linea 1 - Bari - Taranto
- Linea 1 bis - Mungivacca - Putignano
- Linea 2 - Martina Franca - Lecce
- Linea 3 - Novoli - Gagliano
- Linea 4 - Casarano - Gallipoli
- Linea 5 - Lecce - Gallipoli
- Linea 6 - Zollino - Gagliano
- Linea 7 - Maglie - Otranto



Attraverso il processo di dialogo tra l'Amministrazione Regionale e FSE è stato predisposto un Programma di Esercizio in grado di rispondere alle esigenze di mobilità e alle sue evoluzioni attese.

Lo scenario evolutivo prevede la rimodulazione dell'offerta commerciale nelle seguenti 12 linee:



Nell’Allegato 15 - Piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori (PRO), che ha scontato la procedura di partecipazione prevista ai sensi della Misura 2.7 dell’Allegato A alla Delibera ART n.120/2018, giusta nota ART prot.n.1935 dell’8.02.2023, sono riportati, per ciascuna linea, l’offerta commerciale indicante il modello di esercizio e la struttura dei servizi ferroviari, distinti tra periodo invernale ed estivo, che la Regione Puglia intende affidare a FSE per gli anni 2023-2032.

L’offerta di trasporto oggetto di affidamento si compone, complessivamente, di oltre 230 treni al giorno (giorno medio feriale invernale) tra le ore 04:14 e le ore 23:07, per una produzione complessiva che, nel periodo di vigenza contrattuale, arriverà sino a circa 3.800.000,00 treno*km/anno. A questa produzione va aggiunta l’offerta di servizi automobilistici sostitutivi, rientranti nell’alveo delle casistiche di cui all’art.34-octies del D.L.n.179/2012 convertito in L.n.221/2012 e da affidarsi mediante procedura competitiva a evidenza pubblica, pari a circa 850,00 bus*km/anno fino a tutto il 2023 in ragione degli interventi di miglioramento del “piano del ferro” per l’interoperabilità della rete RFI anche con la rete di FSE presso il nodo di Bari e pari a circa 480,00 bus*km/anno per gli anni 2024 e 2025 a supporto delle stazioni di Triggiano e di Capurso.

Nella tabella sotto riportata, in ragione dell’evoluzione del parco rotabile elettrico come indicato nell’Allegato 8 - Piano degli investimenti e allegato allo schema di contratto, è possibile evincere l’evoluzione del parco rotabile e l’anzianità media (espressa in anni) distinta tra elettrotreni (ETR) e treni diesel (ATR e ALN), con la previsione della riduzione dell’età media della flotta entro il 2027 (da 18,9 a 7,6 anni), con conseguente miglioramento della sostenibilità ambientale del trasporto e riduzione delle emissioni.

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ET | | | | | | | | | | | |
| R | | | | | | | | | | | |
| Nr. | 11 | 11 | 16 | 19 | 26 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 |
| Età media | 2,8 | 3,8 | 3,3 | 3,6 | 3,4 | 3,2 | 4,2 | 5,2 | 6,2 | 7,2 | 8,2 |
| ATR | | | | | | | | | | | |
| Nr. | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |

| | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| Età media | 13,0 | 14,0 | 15,0 | 16,0 | 17,0 | 18,4 | 19,4 | 20,4 | 21,4 | 22,4 | 23,4 |
| ALN | | | | | | | | | | | |
| Nr. | 11 | 11 | 11 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Età media | 44,0 | 45,0 | 46,0 | 47,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Totale flotta | | | | | | | | | | | |
| Nr. | 47 | 47 | 52 | 52 | 51 | 51 | 51 | 51 | 51 | 51 | 51 |
| Età media | 17,9 | 18,9 | 18,0 | 16,3 | 10,1 | 7,6 | 8,6 | 9,6 | 10,6 | 11,6 | 12,6 |

Oltre alle nuove dotazioni tecnologiche e al miglioramento del confort di viaggio, va evidenziato che i nuovi treni consentiranno di proporre l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta, l'accessibilità con la propria bici, il sistema contapasseggeri e la videosorveglianza interna, interfacciata con le infrastrutture della Centrale Operativa di terra, per garantire un monitoraggio costante della sicurezza dei passeggeri a bordo treno.

FSE è stata designata da Regione Puglia, quale soggetto attuatore delle risorse derivanti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per le finalità dell'Investimento "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario", definite dal Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 30 giugno 2022, n. 198.

FSE ha elaborato un progetto sperimentale di trasporto integrato a idrogeno nel bacino di Gallipoli che prevede l'ingresso in servizio di 2 (due) treni H₂ e l'implementazione di un sito di produzione nel comune di Melissano.

Al momento, il finanziamento è in corso di concretizzazione definitiva procedurale al termine della quale le Parti si accordano nell'aggiornamento del nuovo piano di investimenti e del relativo PEF inerente al contratto di servizio.

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 delle 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 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 sviluppata in conformità alle disposizioni degli artt.4 e art.6 del Reg. (CE) n.1370/2007 e ss. mm. e ii., oltre che in coerenza con le misure regolatorie ART applicabili. Tale impostazione consente un'effettiva condivisione di tutti gli elementi connessi all'espletamento del servizio (quantità e qualità del servizio, costi, ricavi, investimenti, imposte, margine di utile, tariffe, ecc.) e in tale ottica l'affidatario elabora una proposta di 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 FSE 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 Reg. (CE) n.1370/2007 e ss.mm.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 D.G.R.n.2182/2020 e successiva D.G.R. n°411 del 27.03.2023, ha disposto anche per il contratto di servizio in argomento, l'affidamento diretto, ex art.5 par.6 del Reg. CE n.1370/2007 e ss.mm.ii.

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 interventi infrastrutturali in corso volti a superare le limitazioni fisiche, tecnologiche e impiantistiche oltre che meramente infrastrutturali della medesima rete, oltre che le diversificate e frammentati dei modelli gestionali degli impianti fissi (depositi, officine, ecc.).

La Delibera ART n.154/2019

Le misure regolatorie contenute nell'atto in parola risultano acquisite al procedimento di elaborazione del contratto di servizio.

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'ART.

Motivazioni a supporto della scelta

L'affidamento diretto in favore di FSE, ex art.5 par.6 del Reg. CE n.1370/2007, è già disposto dalla Giunta Regionale con la D.G.R.n.2182/2020.

La scelta, dunque, è stata compiuta dalla Giunta Regionale con l'atto amministrativo di aggiudicazione anzidetto in ottemperanza all'art.27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 e sulla scorta dell'offerta commerciale prot.n.AD/242 del 09.10.2020, ricevuta via PEC in data 13.10.2020 e acquisita in ingresso al prot.n.AOO_078/3578 del 14.10.2020 dell'Ente affidante.

La citata offerta commerciale formulata da Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l. richiedeva l'aggiudicazione diretta a far data dal 01.01.2022, ora fissato al 01.07.2023 per una durata di anni 9 e mesi 6 in ragione dei tempi occorsi per il completamento del procedimento regolatorio vigente in materia e del conseguimento da parte della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. del Certificato di sicurezza, come rilasciato da ANSFISA in data 21.04.2023 avente validità sino al 20.04.2028.

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 e integrare l'offerta commerciale formulata da FSE.

In particolare, l'offerta commerciale di FSE ha dovuto essere rivista anche in considerazione:

- a. 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. 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.Lgs.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 PRO, nonché di dotarsi degli apprestamenti organizzativi utili alla rilevazione, monitoraggio e rendicontazione dei relativi *KPI*;
- c. 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 FSE 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 alla verifiche sulla qualità percepita del servizio;
- d. dei profondi mutamenti della domanda di mobilità e del comportamento dei viaggiatori che la crisi pandemica ha comportato e che le Parti (Regione Puglia e FSE) hanno ritenuto prudente modellare nelle previsioni del PEF attraverso la riduzione dei passeggeri trasportati (e, conseguentemente dei relativi ricavi da traffico) nella misura del -20%, (nel primo anno di validità del contratto) e del -10% (nel secondo anno di validità del contratto) rispetto ai ricavi da traffico registrati nel 2019.

Pertanto, sulla scorta delle attività istruttorie in materia regolatoria e degli esiti della ulteriore istruttoria endoprocedimentale resa con relazione acquisita agli atti con nota prot.n.AOO_078/PROT/30/06/2023/0002840 del 30.06.2023, la proposta commerciale formulata da FSE, con nota prot.n.AD/242 del 09.10.2020, ricevuta via PEC in data 13.10.2020 e acquisita in ingresso al prot.n.AOO_078/3578 del 14.10.2020, prevede dunque:

- a. investimenti complessivi per circa € 61,46 milioni con risorse a carico dell'affidatario relativi a:
 - investimenti digitali per circa € 12,34 milioni;
 - manutenzione straordinaria per circa € 49,12 milioni;
- b. la potenziale crescita dei viaggiatori trasportati;
- c. impegni, esplicitamente identificati, dedicati alle politiche di contrasto all'evasione tariffaria;

- d. sensibili miglioramenti, durante la durata del contratto, dell'efficientamento dei processi produttivi e conseguente riduzione dei costi di produzione;
- e. l'attivazione di un sistema di gestione del contratto di servizio, in coerenza con i principi del Regolamento (CE)n.1370/2007 e ss. mm. e ii., basato su stime e previsioni di carattere economico e finanziario (PEF), che consentono 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 nel 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) e, dunque, 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.

Altresì, si è verificato quanto segue:

- a. l'intervenuta definizione delle pendenze in atto con Regione Puglia, giusta D.G.R.n.6 del 18.01.2023 e conseguente sottoscrizione del relativo Accordo di ricognizione e conciliazione del 31.01.2023, rep.n.24895 del 09.02.2023;
- b. la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. ha ottenuto il Certificato di sicurezza, rilasciato da ANSFISA in data 21.04.2023 avente validità sino al 20.04.2028;
- c. non essendo ancora giunto a definizione il c.d. "Contenzioso Aiuti", nello schema di contratto di servizio è stata prevista apposita clausola risolutiva che conceda all'Amministrazione affidante la facoltà di recesso, nel caso in cui l'esito del "Contenzioso Aiuti" alteri i presupposti dell'affidamento e/o determini la perdita dei requisiti di affidabilità da parte di FSE, senza che quest'ultima possa aver nulla a pretendere per ragioni di danno o indennizzo.

Pertanto, l'affidamento del contratto di servizio in argomento già disposto dalla Giunta Regionale con D.G.R.n.2182 del 29.12.2020 in favore di Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l., stante i conseguenti esiti istruttori in adempimento alla medesima, 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 | 2023 | 30 | 30.06.2023 |

ADEMPIMENTI CONNESSI ALLA D.G.R.N.2182 DEL 29.12.2020 - FERROVIE DEL SUD EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI S.R.L. - CONTRATTO DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE NELLA REGIONE PUGLIA DAL 01.07.2023 AL 31.12.2032- APPROVAZIONE RELAZIONE TECNICA E APPROVAZIONE SCHEMA DI CONTRATTO E RETTIFICA, MERAMENTE FATTUALE, DELL#AVVISO DI PREINFORMAZIONE N.2104-2021-IT

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

Responsabile del Procedimento
PO - GAETANO DI MOLA

 ELISABETTA VIESTI
30.06.2023
10:22:45 UTC

Dirigente
D.SSA ELISABETTA VIESTI

