

**CONTRATTO DI SERVIZIO PER IL TRASPORTO PUBBLICO
FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE PER
IL PERIODO 1.1.2017 – 31.12.2026**

L'anno 2018 il giorno nove del mese di aprile con la presente scrittura
privata

tra

la Regione Siciliana, con sede a Palermo, codice fiscale 80012000826,
rappresentata dal dott. Fulvio Bellomo, nella sua qualità di Dirigente
generale del Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei
Trasporti, di seguito denominata "Regione"

e

la Società Trenitalia S.p.A. – società con socio unico soggetta alla direzione
e coordinamento della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - con
sede legale e amministrativa in Roma, Piazza della Croce Rossa n 1, Codice
Fiscale e Partita IVA 05403151003, Capitale Sociale euro 1.417.782.000,00
interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Roma, iscritta al
R.E.A. al n. 883047, rappresentata dall'ing. Maria Annunziata Giaconia
nella sua qualità di Direttore della Divisione Passeggeri Regionale, di
seguito denominata "Trenitalia"

(di seguito, congiuntamente, anche "le Parti" e singolarmente "Parte")

premesso che:

1) Trenitalia è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
(nel prosieguo anche "F.S.") operante nel settore del trasporto ferroviario
avente ad oggetto la programmazione, la commercializzazione e la gestione

di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri, in ambito nazionale, internazionale e locale, nonché dei servizi accessori al trasporto dei viaggiatori medesimi, in virtù di Licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1 del 23 maggio 2000, D.M. 73-T e n. 14/N del 24 ottobre 2012;

2) ai sensi dell'art. 1, comma 3, del D. Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, per le Regioni a Statuto speciale *“il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e risorse, sono disposti nel rispetto degli statuti e attraverso apposite norme di attuazione”*;

3) il contesto normativo di riferimento, relativamente al trasporto pubblico locale, è stato definito in particolare dai seguenti provvedimenti legislativi e amministrativi:

- Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422, in applicazione dell'art. 4, comma 4 della L. 59/97;

- D.P.R. 17 dicembre 1953, n. 1113 che detta le *“Norme di attuazione dello Statuto della Regione siciliana in materia di comunicazioni e trasporti”*, integrato e modificato con il D.Lgs. 11 settembre 2000 n. 296, che in particolare all'art. 4 quater prevede l'attribuzione alla Regione – con i criteri e le modalità stabiliti in sede di Accordo Quadro tra lo Stato e le Regioni – delle risorse finanziarie necessarie allo svolgimento dei servizi;

- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, con il quale in particolare all'art. 5, paragrafo 6, si consente l'affidamento diretto del Contratto di servizio pubblico di trasporto per ferrovia a meno

che non sia vietato dalla legislazione nazionale;

- 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;

- Legge 23 luglio 2009 n. 99, che all'articolo 61 prevede che *“Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'art. 8, paragrafo 2, del regolamento CE n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007”*;

- Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 recante la *“Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”*;

- Accordo di Programma tra Stato e Regione Siciliana, stipulato in data 26 novembre 2014, registrato alla Corte dei Conti il 12-12-2014, Registro n. 1, foglio 4749 e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 07/01/2015 Registro n. 2, trasmesso all'Assessorato regionale delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti con nota MIT prot. 772 del 22-01-2015, per l'attuazione del trasferimento delle funzioni e dei compiti di programmazione e amministrazione relativamente ai servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui all'art. 9 del D.Lgs. 422/97 e all'art.1 del D.Lgs. 296/2000;

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito ART) n. 49/2015 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 definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento”;

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96/2015 del 13 novembre 2015, recante “*Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria*”;

- Legge Regionale 11 agosto 2017 n.16, che all’art. 15 assicura la copertura finanziaria per il Contratto di servizio;

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16/2018 del 8 febbraio 2018 recante “*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, lett. d) del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214*”;

4) i servizi di trasporto pubblico locale ferroviario svolti nella Regione, fino all’effettivo trasferimento di funzioni e compiti da parte dello Stato, sono stati ricompresi nella regolamentazione del Contratto di servizio stipulato fra Trenitalia ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

5) anteriormente al trasferimento di competenze, la Regione e Trenitalia hanno sottoscritto, in data 15 aprile 2004, l’“*Accordo procedurale (...) attuativo del protocollo di intesa del 17/07/2002 per il potenziamento e il miglioramento qualitativo del servizio ferroviario regionale e locale*”, che regola, con effetti fino al 2026, il cofinanziamento dei treni Minuetto;

6) la Regione, valutati positivamente i risultati raggiunti nel periodo di

vigenza del citato Contratto di servizio tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia, ha inteso, a seguito del trasferimento di competenze, avvalersi dell'art 5, paragrafo 6, del Regolamento CE 1370/2007 (di seguito, anche, "Regolamento") ed aggiudicare direttamente a quest'ultima il servizio ferroviario regionale, per la durata massima di dieci anni prevista dal citato articolo, mediante sottoscrizione di un nuovo ed autonomo Contratto di servizio;

7) in data 25 giugno 2015, è stata sottoscritta, tra la Regione e Trenitalia, l'Intesa per l'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario regionale che prevedeva, tra l'altro, la stipula di un Contratto di servizio "ponte" biennale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5 del Regolamento CE 1370/2007, con durata fino al 31 dicembre 2016, a copertura anche dei servizi resi, senza soluzione di continuità e nelle more dell'adozione dei provvedimenti ministeriali sopra citati, a far data dal 1° gennaio 2015, nonché la stipula di un Contratto di servizio di più lunga durata una volta espletati gli adempimenti relativi alla pubblicità;

8) in ottemperanza agli obblighi di pubblicità di cui all'art. 7 paragrafo 2 del medesimo Regolamento, la Regione, in data 24/12/2015, ha proceduto alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea di un avviso di pre-informazione, prevista almeno un anno prima dell'aggiudicazione medesima per l'affidamento dei servizi per anni dieci (GU/S S249 del 24/12/2015 453329-2015-IT);

9) in data 30 dicembre 2015, la Regione ha sottoscritto con Trenitalia il Contratto di servizio "ponte" biennale per gli anni 2015/2016;

10) alla scadenza del Contratto ponte, al fine di assicurare la continuità

dei servizi di trasporto pubblico ferroviario nelle more della definizione dell'istruttoria del Contratto di servizio decennale, le Parti hanno concordato che i servizi resi in continuità sarebbero stati disciplinati nell'ambito dell'affidamento decennale, con decorrenza 1° gennaio 2017;

11) il Contratto di servizio, nel rispetto delle previsioni di legge, formalizza i reciproci impegni e obblighi tra Regione e Trenitalia;

12) le Parti, al fine di aderire pienamente ai principi di cui al Regolamento CE 1370/07 in materia di corrispettivi contrattuali, adottano un nuovo sistema di calcolo del corrispettivo contrattuale; a tal fine, nonché per consentire una effettiva condivisione di tutti gli elementi connessi all'espletamento del servizio – ivi inclusi i costi, i ricavi, gli investimenti, le tasse (come da Delibera 49/2015 dell'Agenzia di Regolazione dei Trasporti - ART), il Programma di esercizio, i volumi di produzione, gli aumenti tariffari, etc. – Trenitalia ha elaborato il Piano Economico Finanziario (per brevità nel prosieguo "PEF") di cui all'allegato 6 al presente Contratto, in cui è stato stimato anno per anno a partire dal 1° gennaio 2017 – con riferimento all'intero periodo di piano – l'ammontare di ciascuna delle voci di conto economico della gestione contrattuale e dei relativi risultati netti previsionali e la Regione lo ha verificato secondo gli indirizzi contenuti nella nota metodologica trasmessa dall'ART con PEC del 2 novembre 2016 (di seguito anche Nota metodologica ART), prevedendo di confrontare i dati stimati nel PEF per ciascun anno con i dati di costo e ricavi risultanti dal consuntivo di Trenitalia;

13) nell'elaborazione del PEF, Trenitalia ha utilizzato, come base, i dati di costo e ricavo risultanti dal CER 2016, trasmesso alla Regione con nota

45978 del 29/09/2017, aggiornati con il pre-consuntivo 2017; il Conto Economico Regionale (per brevità nel prosieguo “CER”) rappresenta il documento di rendicontazione dei dati di consuntivo in accordo con i principi contabili e di controllo della Società Trenitalia che, opportunamente integrato con i dati di dettaglio di cui alla Nota metodologica dell'ART, costituirà lo strumento per certificare di anno in anno – attingendo ai valori di consuntivo di ciascun esercizio – i costi effettivamente sostenuti per l’espletamento del servizio ed i ricavi registrati. Il CER, rilasciato di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, riporta l’ammontare di ciascuna delle voci di conto economico della gestione contrattuale e dei relativi saldi totali, secondo lo stesso schema utilizzato nel PEF e, previa trasmissione da parte di Trenitalia dei dati di dettaglio a consuntivo di cui alla Nota metodologica ART, sarà confrontato con quest’ultimo, di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, per registrare eventuali scostamenti tra quanto stimato per quello specifico anno (nel PEF) e quanto consuntivato (nel CER); il CER è accompagnato da relazione esplicativa contenente il dettaglio delle informazioni previste dalla Nota metodologica ART;

14) Trenitalia ha già posto e si impegna a porre in essere ulteriori azioni volte all’efficientamento dei propri costi di produzione del servizio, al fine di garantire un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, anche attraverso la riduzione dell’evasione e dell’elusione;

15) la Regione si impegna ad assicurare a Trenitalia la certezza della corresponsione del corrispettivo ed, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione del medesimo;

16) le Parti intendono prevedere un meccanismo contrattuale predefinito che, al ricorrere di eventi sopravvenuti alla stipula del Contratto, tali da impedire alla Regione di assicurare a Trenitalia la copertura finanziaria per i pagamenti del corrispettivo, consenta di rimodulare, previo accordo, la tipologia e/o il perimetro dei servizi oggetto del contratto ovvero delle tariffe;

17) le Parti riconoscono l'opportunità di definire nel presente Contratto un sistema di penalità volto al miglioramento degli standard qualitativi erogati e del livello di soddisfazione dell'utenza;

18) è obiettivo primario della Regione, condiviso da Trenitalia, quello di valorizzare al massimo il trasporto ferroviario, al fine di incrementare in modo consistente il numero dei viaggiatori che ogni giorno usano il treno; al riguardo le Parti condividono che il rinnovo del parco rotabile sia un elemento essenziale per il miglioramento del servizio offerto;

19) in tale ambito Trenitalia ha dichiarato - in relazione agli impegni assunti dalla Regione con l'Intesa del 25 giugno 2015, in ordine all'affidamento dei servizi ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 6 del Regolamento CE 1370/2007, per un periodo di dieci anni, durata massima prevista dal Regolamento medesimo, con decorrenza 1 gennaio 2017 e che qui si ribadiscono - la propria disponibilità ad acquistare in autofinanziamento materiale rotabile per un importo pari a quaranta milioni di euro già durante i due anni di vigenza del Contratto "ponte" biennale sopracitato;

20) Trenitalia ha già provveduto ad acquistare, in adempimento di tale impegno n° 6 nuovi treni "Jazz" già tutti immessi in esercizio tra il mese di

settembre e il mese di dicembre 2016;

21) sempre in tale ambito la Regione si è impegnata, già in sede di sottoscrizione dell'Intesa del 25 giugno 2015, ad acquistare direttamente nuovo materiale rotabile da iscrivere nel proprio patrimonio per un importo pari a circa 100 milioni di euro inclusa IVA (entro il 2020) e per ulteriori circa 50 milioni di euro inclusa IVA (procedura di gara in corso), riservandosi di valutare congiuntamente a Trenitalia eventuali sinergie nelle fasi di acquisto di detto materiale rotabile;

22) sono in fase di formalizzazione i provvedimenti di assegnazione alla Regione di ulteriori risorse destinate esclusivamente all'acquisto di materiale rotabile ferroviario a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione, delibera CIPE del 1/12/2016, per l'importo di 164 milioni di euro, e delle ulteriori risorse di cui alla Legge 207/2015, art. 1, comma 866, che saranno parimenti utilizzate per il rinnovo del materiale rotabile, nei termini anche temporali indicati nei predetti provvedimenti;

23) le Parti riconoscono che la necessaria attività di pianificazione e adeguamento continuo dei servizi di trasporto pubblico ai mutamenti della domanda di mobilità richiede adeguati strumenti e tecniche per la valutazione dei costi e dei ricavi del servizio, la rilevazione dei carichi sui treni, il monitoraggio della qualità del servizio erogato, la soddisfazione degli utenti; riconoscono, pertanto, la necessità di perseguire obiettivi di efficacia quali il trasferimento di quote crescenti di mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico; la valorizzazione del ruolo della rete dei servizi ferroviari; la strutturazione della rete e dei servizi di trasporto pubblico in base al concetto dell'intermodalità; l'incremento del livello qualitativo dei

servizi ottenibile anche tramite investimenti in nuove tecnologie;
l'incremento qualitativo e quantitativo dell'informazione sui servizi resi all'utenza; la razionalizzazione dei servizi ferroviari oggetto del presente Contratto, con lo scopo di eliminare gradualmente le sovrapposizioni con i servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, proseguendo il percorso avviato in una prima fase già dall'anno 2016;

24) le Parti, pertanto, con il presente Contratto (denominato di seguito “Contratto” o anche “Atto”) intendono definire i patti e le condizioni del rapporto contrattuale per il periodo 1° gennaio 2017 – 31 dicembre 2026;

25) lo schema di Contratto di affidamento decennale è stato approvato dalla Giunta regionale nella seduta del 4 aprile 2018 con delibera n. 152;

26) Trenitalia S.p.A. è interamente controllata – per il tramite di F.S.I. S.p.A. - dallo Stato e pertanto, non è richiesta la documentazione antimafia ai sensi del D.Lgs. 6 settembre 2011, n. 159, art.83, comma 3 lett. a);

27) Trenitalia S.p.A. ha prodotto dichiarazione attestante l'applicabilità alla Società, in considerazione dei processi di ristrutturazione produttiva ed aziendale attivati, delle disposizioni di cui all'articolo 3, comma 5 della L. n. 68/1999;

28) il DURC prot. INAIL 10573165 con validità fino al 16/06/2018 attesta la regolarità contributiva INPS/INAIL di Trenitalia S.p.A.

Tutto ciò premesso, si stipula e si conviene quanto segue:

Art. 1

(Premesse ed Allegati)

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.

2. L'allegato n. 6 (PEF), l'allegato n. 9 (Investimenti) e l'allegato 10 (Matrice dei rischi) 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 nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione di cui all'articolo 24.

Art. 2

(Struttura del Contratto)

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

Art. 1 (Premesse ed Allegati);

Art. 2 (Struttura del Contratto);

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3 (Oggetto);

Art. 4 (Durata);

Art. 5 (Obblighi di servizio pubblico e diritti di esclusiva);

Art. 6 (Corrispettivi e modalità di pagamento);

Art. 7 (Canone di accesso all'infrastruttura);

Art. 8 (Riequilibrio e rimodulazione del PEF - variazioni di corrispettivo);

Art. 9 (Sopravvenuta incapacienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto e minimo garantito);

Art. 10 (Flessibilità del programma di esercizio);

Art. 11 (Interruzione dei servizi);

Art. 12 (Valorizzazione commerciale);

Art. 13 (Adempimento degli obblighi scaturenti dall'Accordo procedurale del 2004 attuativo del protocollo di intesa del 17/07/2002);

SEZIONE SECONDA: TARIFFE, ORARI, INVESTIMENTI

Art. 14 (Obblighi tariffari e gratuità);

Art. 15 (Sviluppo dei servizi nelle aree metropolitane siciliane di Catania e Messina);

Art. 16 (Investimenti);

SEZIONE TERZA: QUALITA' DEI SERVIZI, MONITORAGGIO

E VERIFICA DELLE PRESTAZIONI

Art. 17. (Qualità dei servizi);

Art. 18 (Monitoraggio della qualità dei servizi);

Art. 19 (Vigilanza);

Art. 20 (Sistema delle penalità e sistema di mitigazione/riduzione delle medesime);

SEZIONE QUARTA: OBBLIGHI VERSO I VIAGGIATORI

Art. 21 (Reclami e segnalazioni);

Art. 22 (Obblighi e impegni verso le persone a mobilità ridotta e con disabilità);

Art. 23 (Informazioni ai viaggiatori);

SEZIONE QUINTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 24 (Comitato Tecnico di Gestione del Contratto);

Art. 25 (Sviluppo dei servizi su linee di notevole rilevanza paesaggistica e turistica);

Art. 26 (Trasparenza e riservatezza);

Art. 27 (Clausola Fiscale);

Art. 28 (Assicurazioni);

Art. 29 (Depositi, officine e magazzini alla scadenza del Contratto);

Art. 30 (Cessione dei crediti);

Art. 31 (Risoluzione e cessione del Contratto);

Art. 32 (Cessazione del Contratto in caso di sopravvenuti provvedimenti di natura giurisdizionale);

Art. 33 (Controversie tra le Parti);

Art. 34 (Dichiarazioni ed obblighi);

Art. 35 (Codici etici);

Art. 36 (Tracciabilità dei flussi finanziari);

Art. 37 (Tutela dei dati personali);

Art. 38 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici);

Art. 39 (Obblighi di Trenitalia alla scadenza del Contratto);

Art. 40 (Servizio a bordo treno);

Art. 41 (Disposizioni finali).

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3

(Oggetto)

1. Con il presente Contratto la Regione, perseguendo gli obiettivi del miglioramento della qualità dei servizi, dell'aumento dei viaggiatori trasportati e dell'efficienza in termini di costi, affida a Trenitalia, che accetta, – per il periodo 1 gennaio 2017 - 31 dicembre 2026 – i servizi di trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale, nonché l'effettuazione di alcuni servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti negli Allegati del presente Atto e secondo gli standard di qualità ivi

fissati.

2. La Regione corrisponde a Trenitalia – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente comma 1 – un corrispettivo di importo tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, secondo quanto disciplinato dal Regolamento (CE) 1370/2007 e coerentemente con le misure di regolazione di cui alla Delibera 49 del 17 giugno 2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), come dettagliato al successivo articolo 6.

Art. 4

(Durata)

1. Il presente Contratto ha durata decennale per il periodo 1 gennaio 2017 - 31 dicembre 2026.

2. Al termine del periodo sopra indicato, Trenitalia si obbliga, su formale richiesta della Regione, da presentarsi almeno dodici mesi prima rispetto alla scadenza contrattuale e sempre che ciò sia compatibile con la normativa vigente in materia, a continuare a svolgere i servizi oggetto del Contratto, alle condizioni da definirsi in un apposito atto. Quanto sopra, al fine di garantire la continuità del servizio pubblico nelle more dell'aggiudicazione di un nuovo Contratto di servizio che sarà effettuato con le procedure previste dal Regolamento (CE) 1370/2007 come modificato dal Regolamento (UE) 2338/2016 e s.m.i.

Art. 5

(Obblighi di servizio pubblico e diritti di esclusiva)

1. Trenitalia esercisce in esclusiva il servizio di trasporto ferroviario di cui al precedente art. 3 secondo il Programma di esercizio analitico annuale di

cui all'Allegato n. 1A, assicurando i servizi connessi al trasporto di cui all'Allegato n. 2, nel rispetto degli standard qualitativi di cui all'Allegato n. 5. Trenitalia continua ad esercire i servizi sostituivi su gomma di cui all'allegato 1.B fino all'affidamento dei servizi medesimi da parte della Regione nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi di TPL gomma; della conseguente riduzione del perimetro della produzione si terrà conto per la revisione del PEF, a partire dalla data del subentro nel servizio del nuovo gestore. In ogni caso l'avvio della nuova gestione dovrà essere comunicata almeno sei mesi prima a Trenitalia e avere avvio in concomitanza con un cambio orario di giugno o dicembre.

2. Il programma di esercizio Allegato 1.A è strutturato secondo la seguente ripartizione:

a) codice identificativo del treno;

b) le stazioni di partenza e di arrivo del treno, la tratta di competenza e i km*treno; gli orari di partenza e di arrivo;

c) tempo di percorrenza;

d) i giorni di esercizio annuo e periodicità;

e) la composizione del treno e posti a sedere offerti, con esplicitazione della presenza di posti per passeggeri a mobilità ridotta e di supporti per il trasporto di bici a bordo;

f) tipo di materiale utilizzato;

g) categoria treno.

3. Il Programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'Orario complessivo ed in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della

circolazione. Detti aggiustamenti non tengono conto di eventuali produzioni straordinarie, richieste dalla Regione, che saranno oggetto di separata regolazione.

4. Trenitalia si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario di cui al presente Atto con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire condizioni di viaggio sicure e confortevoli, elencato nell'Allegato 4, ed utilizzando altresì il materiale rotabile che sarà concesso in uso a tale scopo dalla Regione, una volta ultimate le relative procedure di acquisizione, sulla base di specifici contratti di comodato che saranno sottoscritti in corso di validità del Contratto.

5. Per gli anni successivi al secondo, il Programma di esercizio ad ogni cambio dell'orario sarà concordato con la Regione entro 270 giorni antecedenti l'entrata in vigore dell'orario stesso, ferma restando la disponibilità delle tracce orarie sull'Infrastruttura ferroviaria da parte del Gestore dell'Infrastruttura. Ogni modifica del Programma di Esercizio annuale, sia in occasione del cambio orario intermedio (giugno) sia in corso di orario, dovrà essere espressamente concordata tra le Parti. I tempi e le procedure per la programmazione dei servizi sono indicati nell'Allegato 3. In fase di definizione dell'orario annuale, la Regione consulterà opportunamente i Comitati dei Pendolari, formalmente costituiti, e le Associazioni dei Consumatori che ne formalizzano l'interesse.

6. La Regione si riserva, in occasione di significative variazioni di orario, di istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL gomma e Trenitalia.

7. Il programma di esercizio sarà attuato da Trenitalia sulla base della capacità della rete che la Regione ha prenotato con l'Accordo Quadro

sottoscritto con il Gestore dell'Infrastruttura in data 24 luglio 2017.

8. Trenitalia effettua il servizio con modalità automobilistica, oltre che nei casi di cui all'Allegato 1B, esclusivamente per i servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria indisponibilità della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore nonché per cause imputabili a Trenitalia definiti come «servizi sostitutivi» dei servizi ferroviari.

9. Nel rispetto della disciplina vigente in materia di trasporto ferroviario e di tutte le norme e prescrizioni di forza cogente anche di natura tecnica delle competenti Autorità di regolazione, controllo e vigilanza, Trenitalia è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività necessarie alla prestazione dei servizi previsti dal programma di esercizio curando e garantendo:

- le condizioni di sicurezza, nel rispetto della vigente normativa in materia a livello europeo e nazionale;
- la manutenzione straordinaria, ordinaria e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
- la pulizia, sia interna che esterna delle carrozze, dando attuazione al programma delle pulizie inviato da Trenitalia alla Regione prima di ogni variazione programmata, il mantenimento degli arredi e, ove necessario, la tempestiva sostituzione degli stessi;
- la gestione delle relazioni con l'utenza con particolare riguardo agli aspetti dell'informazione indicati nell'Allegato 5;
- la vendita di titoli di viaggio, con le modalità di cui all'Allegato 2.

10. In particolare, Trenitalia 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 con riferimento al PEF che prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta ed un potenziamento dei canali di vendita alternativi, nonché alla luce della progressiva digitalizzazione dell'acquisto dei titoli di viaggio, le Parti predisporranno entro quattro mesi dalla sottoscrizione del Contratto un apposito Piano di intervento per la vendita e l'informazione, anche tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta. Il Piano di Intervento per la vendita e l'informazione definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 5 potranno essere ridefinite.

11. Trenitalia, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.

12. La Regione ha il diritto di disporre verifiche e controlli sui servizi e sull'osservanza delle norme stabilite nel presente Contratto.

Art. 6

(Corrispettivi e modalità di pagamento)

1. In coerenza con il Regolamento CE 1370/2007, il corrispettivo da riconoscere a Trenitalia per il servizio espletato è determinato in modo da preservare nel tempo l'equilibrio economico del presente Contratto, tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali attribuibili a ciascuna delle Parti, come evidenziati nell'Allegato 10 - Matrice dei rischi, garantendo la sostanziale equivalenza tra le seguenti poste:

A. da un lato tutti i costi di Trenitalia, riportati anno per anno nel PEF, segnatamente riferiti ai principali processi aziendali relativi ai servizi di cui agli Allegati 1 e 2 e agli ammortamenti; con i seguenti elementi di dettaglio dedotti dai principali processi:

A.1 quelli relativi alla gestione della circolazione (condotta, manovra, manutenzione ecc.);

A.2 quelli relativi ai sistemi di vendita, informazione e assistenza (biglietterie sia di sportello che self-service);

A.3 gli importi dell'accesso all'infrastruttura e all'energia;

A.4 l'IRAP;

A.5 gli importi relativi al ragionevole utile, inteso quale remunerazione del capitale investito netto (WACC), pari al 5,97 %;

A.6 il costo a copertura degli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio di cui al comma 461, articolo 2 lettere b, c e d della legge 244/2007, stabilito in euro 12.000 per anno, a compensazione di spese effettivamente sostenute e rendicontate;

A.7 nella determinazione dei costi di cui al PEF, Trenitalia tiene conto dei minori oneri di ammortamento dovuti alla sostituzione di proprio materiale rotabile a seguito della messa a disposizione da parte della Regione del

materiale rotabile di sua proprietà concesso in comodato d'uso di cui all'art. 5 comma 4 del presente Atto.

B. dall'altro lato tutti i ricavi di Trenitalia, anch'essi riportati anno per anno nel PEF, segnatamente:

B.1 quelli derivanti dai titoli di viaggio acquistati dalla clientela, ivi inclusa ogni ulteriore somma connessa alla vendita ed alla regolarizzazione dei medesimi;

B.2 eventuali altri ricavi derivanti da attività d'impresa di Trenitalia ancorché complementari all'espletamento del servizio;

B.3 il corrispettivo del presente Contratto, che la Regione riconosce a Trenitalia come corrispettivo del servizio da questa espletato, il cui ammontare è calcolato sull'intero periodo di Contratto in modo da coprire – unitamente ai ricavi di cui alle precedenti voci (B1 e B2) – tutte le voci di costo di cui al suddetto gruppo A.

2. Applicando i criteri sopra riportati, il corrispettivo del presente Contratto è risultato pari ad Euro 111.535.920,00 IVA esclusa, per il primo anno e – per gli anni successivi – agli importi riportati nel PEF (Allegato 6), che di seguito si riportano puntualmente, unitamente alla produzione annua prevista:

- 2018: Euro 111.535.920,00 IVA esclusa (10,3 mln treni*km);
- 2019: Euro 111.535.920,00 IVA esclusa (10,8 mln treni*km);
- 2020: Euro 113.208.959,00 IVA esclusa (10,8 mln treni*km);
- 2021: Euro 119.284.506,00 IVA esclusa (10,9 mln treni*km);
- 2022: Euro 121.073.774,00 IVA esclusa (10,9 mln treni*km);
- 2023: Euro 122.889.880,00 IVA esclusa (10,9 mln treni*km);

• 2024: Euro 124.733.229,00 IVA esclusa (10,9 mln treni*km);

• 2025: Euro 126.604.227,00 IVA esclusa (10,9 mln treni*km);

• 2026: Euro 128.503.291,00 IVA esclusa (10,9 mln treni*km).

3. In particolare sono state considerate condizioni imprescindibili per l'affidamento diretto:

a. l'efficientamento dei costi di processo, nei termini di incremento della produttività come previsto nel PEF;

b. il piano d'investimenti in autofinanziamento Trenitalia per complessivi circa 82,7 milioni di euro, che ha consentito di anticipare l'entrata in esercizio di 6 nuovi treni Jazz dal 2016 e prevede interventi per l'ammodernamento degli impianti di manutenzione di Palermo, Siracusa e Messina, nonché interventi in tecnologia ed informatica, di cui al successivo art. 16;

c. le manovre tariffarie limitate agli anni 2020, 2022 e 2024;

d. l'incremento medio annuo del 7,5% dei ricavi conseguenti, oltre che alla manovra tariffaria di cui alla precedente lett. c, alla riapertura del nodo e al nuovo sistema tariffario per l'Aeroporto, all'aumento dei viaggiatori e alle azioni di riduzione dell'evasione ed elusione tariffaria messe in campo da Trenitalia;

4. Sulla base dei valori dell'anno 2018 di cui al PEF, Trenitalia definirà apposito Listino Prezzi, che sarà trasmesso alla Regione non oltre 60 giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto, che sarà utilizzato come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, Trenitalia si rende disponibile ad effettuare su richiesta della Regione 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 2 lettera a) del successivo articolo 8.

5. La Regione si impegna ad assicurare il puntuale pagamento dei servizi di cui al presente Contratto.

6. Il corrispettivo annuo viene erogato in quattro rate trimestrali posticipate da corrispondersi, previa verifica della permanenza della regolarità contributiva ed assicurativa di Trenitalia, entro 60 giorni dalla data di presentazione della fattura redatta secondo le norme in vigore.

L'importo di ciascuna delle prime tre rate è pari ad 1/4 del corrispettivo complessivo annuale previsto. L'importo della quarta rata viene fatturato in 2 *tranche*: la prima per un importo pari all'80% del totale della quarta rata, da liquidarsi entro 60 giorni dalla data di presentazione della fattura; la seconda *tranche*, a saldo degli importi dovuti dalla Regione a Trenitalia, 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 decorsi 60 giorni dalla consegna dei dati di consuntivo alla Regione. A tal fine viene utilizzato il modello di cui all'allegato 7. Le fatture delle trimestralità relative ai servizi erogati a decorrere dal 1 gennaio 2017 e fino alla data di sottoscrizione del presente Contratto saranno emesse entro i sessanta giorni successivi alla data di sottoscrizione e liquidate entro 60 giorni dalla presentazione.

7. Ai fini del pagamento, Trenitalia dovrà trasmettere le fatture, con le modalità di cui al D.M. n. 55 del 3 aprile 2015 e dell'articolo 25 del D.L. n.

66 del 24 aprile 2014, intestate a: Regione Siciliana - Dipartimento Regionale delle Infrastrutture della Mobilità e dei Trasporti, via Leonardo da Vinci 161 Palermo, Codice Univoco Ufficio 1L3J9W.

8. I pagamenti, da effettuarsi in conformità dei comma precedenti, saranno disposti con mandati a favore di Trenitalia mediante accredito sul conto corrente bancario comunicato da Trenitalia entro dieci giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto.

9. In caso di ritardato pagamento degli importi di cui al comma 2, la Regione è tenuta a corrispondere a Trenitalia gli interessi di mora pari al saggio legale vigente, ai sensi di quanto disposto dal D.Lgs. n. 231/2002.

Art. 7

(Canone di accesso all'infrastruttura)

1. Il prezzo del canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, e quello per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a Trenitalia, nella misura effettivamente corrisposta al Gestore dell'Infrastruttura per i treni oggetto del presente Contratto, al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore dell'Infrastruttura a Trenitalia in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art.21 del D. Lgs. n. 112/2015.

2. Ugualmente, ogni eventuale eccedenza/riduzione di costo dell'energia elettrica per trazione più canone di accesso all'infrastruttura, rispetto a quanto già preventivato nel PEF, quando derivante da sopravvenute disposizioni normative o regolamentari delle Autorità competenti, a parità di servizio, è compensata da/verso la Regione.

3. Nella contabilizzazione degli oneri di produzione del servizio

ferroviario, sarà garantita la distinzione dei valori di pedaggio ed accesso all'infrastruttura da quelli di energia elettrica per trazione.

Art. 8

(Riequilibrio e rimodulazione del PEF - variazioni di corrispettivo)

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico del Contratto, le Parti procedono di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, acquisiti tutti i consuntivi dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali del PEF e consuntivi del CER dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime riportate nel PEF. A tal fine il CER, anche in formato elettronico, verrà inviato entro il mese di maggio dell'anno successivo, corredato da apposita relazione esplicativa che dettagli gli elementi di cui alla nota metodologica ART.

2. Le risultanze del CER certificate da revisore contabile saranno trasmesse alla Regione entro centoventi giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio. In caso di differenze tra il CER trasmesso a maggio e il successivo CER certificato si procederà alla rettifica dei risultati del confronto di cui al comma precedente entro il mese di dicembre dello stesso anno. A seconda dei risultati del confronto di cui al comma 1, come eventualmente rettificati in applicazione del comma 2, e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si produrranno 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 nove per cento ($\pm 0,9\%$) 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) faccia registrare uno scostamento eccedente la predetta fascia ($\pm 0,9\%$) e inferiore alla fascia della successiva lettera c) ($\pm 5\%$), l’importo corrispondente alla parte eccedente la quota di cui alla lettera a), aggiornato considerando il tasso di inflazione reale relativo all’anno di riferimento, misurato secondo l’indice FOI e tenuto conto dell’attribuzione degli importi derivanti dalle cause dettagliate nella matrice dei rischi, verrà registrato e accantonato (rispettivamente a credito o a debito), per essere poi regolato nell’ambito della verifica intermedia e poi alla fine del periodo di Contratto, con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli altri anni;

c) laddove la differenza di cui alla precedente lettera b) fosse eccedente la fascia di più o meno cinque per cento ($\pm 5\%$) della voce “Ricavi operativi” riportata nel PEF, le Parti provvederanno ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione, ristabilendo l’equilibrio economico – finanziario del Contratto, previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che modifichi il PEF, sostituendo quindi l’Allegato 6 al presente Atto.

3. La verifica intermedia sarà effettuata alla conclusione del quinto anno di

affidamento e le Parti, valutando le poste eventualmente accantonate a credito o a debito, procedono all'eventuale riequilibrio del PEF. Fermo restando quanto sopra, le Parti provvederanno in ogni caso ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che ristabilisca l'equilibrio economico – finanziario del Contratto, anche attraverso l'eventuale adeguamento del corrispettivo annuale di cui al precedente articolo 6 comma 2 e modifichi il PEF sostituendo quindi l'Allegato 6 al presente Contratto, nelle seguenti ulteriori ipotesi:

a. nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadessero nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma e facessero registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;

b) nel caso in cui il volume di produzione dei servizi (treni*km) variasse di oltre il $\pm 1,5\%$ (unovirgolacinquepercento) su base annua rispetto al perimetro dei servizi (treni*km) previsti, al netto della quota annua di cui al Cofinanziamento Minuetto, nel PEF per ciascun anno;

c) nel caso di modifiche dell'indice relativo al “costo medio ponderato del capitale (WACC)”;

d) a seguito della immissione in esercizio del materiale rotabile acquistato dalla Regione, se avvenuta in tempi e quantitativi diversi da quelli ipotizzati in fase di redazione del PEF;

e) nei casi di adeguamenti a disposizioni normative, amministrative o a 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.

4. Qualora la variazione del volume di produzione dei servizi (treni*km) fosse determinata da uno slittamento dell'apertura del nodo di Palermo e, conseguentemente, del servizio per l'Aeroporto, il PEF sarà rimodulato, proporzionalmente al periodo di slittamento, considerando per i ricavi da traffico la riduzione dei Viaggiatori*km per effetto della riduzione dell'attrattività (-0,5%) e i mancati ricavi da/per l'Aeroporto, nonché i maggiori introiti determinati dall'anticipo e/o incremento delle manovre tariffarie, mentre per i costi saranno considerati sia quelli cessanti che emergenti per bus sostitutivi.

5. Qualora lo squilibrio tra CER/PEF sia dovuto ad una delle cause imputate a Trenitalia nella matrice dei rischi contenuta nell'allegato 10, gli effetti economici del riequilibrio non potranno far carico alla Regione.

6. Qualora si verificano le condizioni di squilibrio tra PEF e CER, di cui al precedente comma 2 lettera b) le Parti procederanno ad individuare le cause e a quantificare, rispetto a ciascuna causa e complessivamente, gli effetti economici che hanno determinato lo scostamento dall'equilibrio economico, con riferimento alla singola annualità.

7. Nel caso in cui lo squilibrio non sia dovuto a sole cause il cui rischio sia in capo a Trenitalia, secondo quanto previsto nel precedente comma 5, le Parti procederanno a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, entro 60 giorni dalla trasmissione del CER dell'anno precedente.

8. Le Parti procedono al riequilibrio economico del PEF intervenendo sui seguenti fattori, di norma secondo l'ordine di priorità di seguito esplicitato:

a. sui fattori di produzione;

b. sulle tariffe;

c. sul livello dei servizi;

d. sul corrispettivo.

9. Il nuovo PEF predisposto da Trenitalia, una volta condiviso con la Regione, sostituisce il precedente, nei termini di cui all'articolo 1.

10. Ove le Parti, negoziando ai sensi dell'art. 1375 CC con l'obiettivo di ricondurre il rapporto contrattuale all'equilibrio economico finanziario, non dovessero trovare un accordo sulla revisione del PEF entro 30 giorni dall'apertura delle trattative, avranno il diritto di risolvere il presente Contratto.

11. Nell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, entro 30 giorni dalla data di acquisizione del CER dell'anno precedente, le Parti procederanno al consuntivo dell'esercizio in questione – registrando come da prassi il relativo risultato totale e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato stimato nel PEF – nonché alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti.

12. L'importo derivante dal calcolo di cui al precedente comma 11 verrà definitivamente iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando conseguentemente l'obbligo di versamento del medesimo a cura della Parte debitrice, entro 90 giorni dalla definizione, con riferimento al CER certificato.

Art. 9

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

1. Nel caso di ritardo nel pagamento delle fatture di Trenitalia di oltre quindici giorni dalla scadenza prevista ovvero nel caso in cui, anche in mancanza di detti ritardi, sussistano giustificate ragioni per ritenere che la Regione non sia in grado di disporre della copertura finanziaria per i servizi ancora da espletare sulla base del presente Contratto, su atto di interpello di Trenitalia, la Regione dovrà formalizzare entro 60 giorni l'impegno ad onorare gli obblighi contrattuali assunti, specificando le idonee fonti di finanziamento in base alle quali assicurerà la copertura.

2. Qualora la Regione non proceda entro i termini fissati a formalizzare l'impegno di cui al comma precedente, Trenitalia procederà, anche in corso d'orario e previa comunicazione alla Regione, ad una riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi.

3. Tali interventi, finalizzati a mantenere l'originario equilibrio economico del presente Contratto, dovranno essere tali da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata o che non potrà essere erogata a Trenitalia.

4. La Regione comunque garantisce annualmente a Trenitalia almeno la produzione pari all'80% di quella annuale prevista nel PEF, calcolata al netto degli eventuali incrementi di produzione correlati all'attivazione di nuove infrastrutture, se non attivati, fermo restando la necessaria rimodulazione del PEF ai sensi del precedente articolo 8.

5. In ogni caso, Trenitalia ha facoltà, valutata la gravità dell'inadempimento, di procedere alla risoluzione del presente Contratto fermo restando l'obbligo di garantire il servizio per i successivi sei mesi.

Art. 10

(Flessibilità del programma di esercizio)

1. L'offerta commerciale può subire modifiche e/o integrazioni.
2. Modifiche al servizio possono essere programmate, previa intesa tra le Parti, anche in corso di validità dell'orario in modo permanente ai fini della razionalizzazione del servizio e dell'adeguamento della modalità di offerta ai mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto.
3. Modifiche al servizio possono essere programmate, previa intesa tra le Parti, anche in corso di validità dell'orario in modo temporaneo:
 - nel caso in cui, per l'effettuazione di lavori programmati di rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, delle aree e degli impianti nei quali si sviluppano le attività relative all'esercizio ferroviario oggetto del presente Contratto, comprese quelle commerciali, si debba procedere a sospensioni e/o modifiche del servizio; in questi casi Trenitalia può procedere ad effettuare tali modifiche, anche unilateralmente, previa comunicazione alla Regione da effettuarsi entro quindici giorni antecedenti la loro attuazione, o entro 2 giorni lavorativi dalla comunicazione formale del Gestore dell'Infrastruttura se successiva, con la descrizione: dell'inizio, della durata e delle modalità di esecuzione dei lavori; delle variazioni temporanee del programma di esercizio che dovranno assicurare condizioni di viaggio quantitativamente e qualitativamente paragonabili all'offerta base; dell'eventuale servizio sostitutivo da attivarsi in caso di indisponibilità totale dell'infrastruttura;
 - per far fronte a situazioni di emergenza derivanti da eventi di forza maggiore che determinano interruzioni del servizio per un periodo non inferiore a sessanta giorni.

4. Nei casi di sospensione del servizio di cui al comma precedente, per i quali sia previsto servizio sostitutivo a totale o parziale sostituzione del servizio ferroviario, tale servizio sostitutivo deve essere comunque effettuato con un numero di autobus e/o autoveicoli sufficiente a trasportare tutti i passeggeri statisticamente presenti sul treno e in modo tale da garantire il servizio presso le stazioni e fermate previste sulla tratta ferroviaria oggetto del disservizio, salvo casi di manifesta impossibilità. Dovrà, altresì, essere garantito da Trenitalia il controllo della regolarità del servizio e della sicurezza dei viaggiatori che ne usufruiscono.

5. Il Programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'Orario complessivo, in relazione a modifiche del servizio per adeguamento tecnico del programma di esercizio, in relazione alle modifiche del calendario rispetto all'anno precedente nonché alle esigenze di esercizio e di razionalizzazione della circolazione.

6. Nei casi di variazione programmata permanente al programma d'esercizio, l'Allegato 1 viene conseguentemente ed opportunamente aggiornato.

7. In ogni caso di modifica programmata del servizio, permanente o temporanea, deve essere assicurata tempestiva e puntuale informazione ai viaggiatori.

Art. 11

(Interruzione dei servizi)

1. La prestazione del servizio non può essere interrotta né variata o sospesa per alcun motivo, fermo quanto stabilito al precedente articolo 10.

Le eventuali variazioni del programma di esercizio condiviso dalle Parti e posto a base del PEF, determinate da cause di forza maggiore, quali scioperi, calamità naturali, terremoti, sommosse e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposte dalle Autorità, nonché da cause imputabili a Trenitalia o al Gestore dell'Infrastruttura saranno computate come minori costi sostenuti in sede di CER, ai fini della verifica a consuntivo annuale tra quest'ultimo e il PEF, con le modalità ed agli effetti di cui al precedente articolo 8.

2. In caso di sciopero, Trenitalia garantisce le prestazioni indispensabili, stabilite con accordo, siglato tra Trenitalia e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e successive modificazioni ed integrazioni. Trenitalia garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla Regione e alla clientela.

3. Trenitalia, nei casi di cui al primo comma del presente articolo, si impegna a contenere al massimo le temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi, e ricorre a modalità sostitutive d'esercizio.

4. Il servizio sostitutivo è ritenuto adeguato se programmato entro 30 minuti dalla corsa soppressa e con numero di mezzi proporzionato al numero di passeggeri del treno soppresso, garantendo condizioni di accessibilità e comfort quanto più possibile equivalenti a quelle del servizio soppresso.

5. Trenitalia, entro 60 giorni dalla stipula del presente Contratto predisporre 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 di Intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l’equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.

6. Fino alla predisposizione del Piano di cui al comma 5, Trenitalia si impegna a programmare i servizi sostitutivi secondo quanto previsto al precedente comma 4, dando inoltre tempestiva informazione all’utenza circa le modalità di svolgimento del servizio.

7. Per i servizi sostitutivi Trenitalia fornisce alla Regione un report mensile con le modalità e i termini della tabella B dell’Allegato 5.

8. I servizi effettuati in difformità alle previsioni di cui al presente articolo daranno luogo all’applicazione delle penalità di cui all’Allegato 5.

9. In caso di alterazioni del servizio determinate da cause di carattere eccezionale (come a titolo esemplificativo e non esaustivo: eccezionali eventi metereologici ecc.), oltre la forza maggiore, le Parti terranno conto – anche ai fini dell’applicazione delle penalità di cui all’Allegato 5 – del programma di esercizio straordinario messo a punto da Trenitalia.

Art. 12

(Valorizzazione commerciale)

1. Trenitalia ha facoltà di procedere alla valorizzazione commerciale degli spazi e prodotti commerciali in uso a Trenitalia nonché del materiale

rotabile di sua proprietà utilizzato per lo svolgimento del servizio, fatto salvo il rispetto del programma di esercizio di cui all'Allegato 1, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.

2. Per i treni di proprietà della Regione, ogni iniziativa di valorizzazione a bordo e degli spazi, quali ad esempio livree pubblicitarie o distribuzioni a bordo, dovrà essere preventivamente approvata dalla Regione.

3. Trenitalia determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 1, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni del presente Contratto.

4. Ai fini del presente articolo, per valorizzazione commerciale si intende qualsiasi iniziativa rivolta ai beni funzionali atta a generare ritorni positivi per le Parti.

Art. 13

(Adempimento degli obblighi scaturenti dall' Accordo procedurale del 2004 attuativo del Protocollo di intesa del 17/07/2002)

1. Il contributo in conto investimenti erogato dalla Regione a Trenitalia per l'acquisto di 40 Minuetto è stato contabilizzato, nell'ambito del PEF, a riduzione del valore di acquisto dei suddetti materiali, con conseguente beneficio economico rapportato alla vita utile dei materiali rotabili, e in termini di minor ammortamento pari a circa 2 milioni di euro per anno dal 2017 fino al 2024 pari a circa 208.000 treni*km, a circa 1,8 milioni di euro nel 2025 pari a circa 167.000 treni*km, a circa 1,0 milioni di euro pari a circa 94.000 treni*km nel 2026, aggiuntiva rispetto alla produzione effettuabile in assenza del predetto minore ammortamento, fatti salvi gli

effetti della ricognizione di cui all'articolo 24 comma 2 del Contratto di servizio per il biennio 2015/2016. L'eventuale riconoscimento dello scomputo anticipato delle quote annuali "Minuetto" determinerà la riduzione della produzione dal 2026 a ritroso.

2. Nell'Allegato 1.A sono indicati i treni*km corrispondenti a detta produzione, che saranno distintamente indicati in sede di rendicontazione della produzione effettuata in ciascun anno.

3. Di tale produzione non si tiene conto ai fini del calcolo dello scostamento di cui al precedente art. 8, comma 3, lettera b.

SEZIONE SECONDA: TARIFFE, ORARI E INVESTIMENTI

Art. 14

(Obblighi tariffari e gratuità)

1. Per i viaggi all'interno del territorio regionale, il sistema tariffario adottato è quello vigente al momento della sottoscrizione del presente Contratto (Allegato 8), aggiornato tenendo conto di quanto previsto nei successivi commi del presente articolo e degli impegni indicati nel documento "Nuova Tariffa con Applicazione Sovraregionale" approvato dalla Conferenza Stato – Regioni del 21 settembre 2017 e successive integrazioni allo stesso documento della Conferenza Stato-Regioni.

2. La Regione stabilisce che:

- dalla sottoscrizione del Contratto, si applica la nuova tariffa, fino a 700 km, come da Allegato 8 sezione 1 e 2, in conformità a quanto stabilito nel sopracitato documento "Nuova tariffa con applicazione sovraregionale";
- dalla data di sottoscrizione del Contratto è possibile acquistare a bordo con o senza maggiorazione, ad eccezione delle partenze dalle stazioni

permanentemente dotate di rete di vendita, elencate nell'Allegato 8;

- dal 1° aprile 2018, la maggiorazione per l'acquisto a bordo treno si riduce a 5 euro, eliminando il "complemento all'euro", applicata per acquisti da tutte le stazioni e fermate ad eccezione di quelle riportate nell'Allegato 8.

- dal 1° aprile 2018, il trasporto delle biciclette sarà gratuito sui treni oggetto del presente Contratto;

- con decorrenza dalla riapertura all'esercizio ferroviario del Passante di Palermo, si applica la nuova tariffa per l'aeroporto di Palermo "*Falcone e Borsellino*", come definita nell'Allegato 8; inoltre, Trenitalia attiverà contestualmente una promozione commerciale sperimentale per famiglie e piccoli gruppi composti al massimo da sei persone di cui almeno una adulta pagante, valevole almeno per dodici mesi, con vendita di biglietti con il 50% di sconto per i minori di età compresa tra i dodici e i diciotto non compiuti purché accompagnati almeno da un adulto pagante;

3. Inoltre, con decorrenza dall'attivazione del servizio metropolitano nella città di Catania, sarà definita la nuova tariffa metropolitana 14/Catania e connesso centroide, relativa alle stazioni di Cannizzaro, Catania Ognina, Picanello, Europa, Catania Centrale, Catania Acquicella, Bicocca analoga a quella di Palermo, in tempo utile per l'implementazione dei sistemi di vendita Trenitalia.

4. La Regione inoltre stabilisce che le tariffe regionali sono incrementate, dal 1° gennaio degli anni 2020, 2022 e 2024, con prevendita dal giorno 25 dicembre del mese precedente, del 10% per ciascuno degli anni indicati. Gli incrementi delle tariffe sono paritetici per le tariffe regionali e

sovraregionali, nel rispetto del documento approvato dalla Conferenza Stato Regioni del 3 agosto 2017, aggiornato in data 21 settembre 2017, e sono automaticamente applicati da Trenitalia, salvo deliberazione contraria della Regione. Tali incrementi saranno applicati proporzionalmente sui prezzi delle eventuali future integrazioni tariffarie. Le Parti si danno atto reciprocamente che l'adeguamento, di cui al presente comma, contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione deliberi di non effettuarlo, la stessa si impegna a compensare i minori ricavi individuando le risorse necessarie.

5. Le Parti si impegnano inoltre a predisporre entro il 2019 un programma di incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico, non solo ferroviario, ma anche per la valorizzazione dei servizi sia ferroviari che di trasporto pubblico su gomma (ad esempio titoli integrati), anche attraverso l'individuazione di forme di agevolazione in relazione a parametri che valorizzino le politiche sociali della Regione; resta fermo che tali azioni saranno attivate previa individuazione della forma di compensazione dei minori ricavi da parte della Regione.

6. Le Parti si impegnano, subordinatamente al rifinanziamento della legge regionale n. 8/2005 e nei limiti dello stanziamento di volta in volta previsto, a riconoscere l'ammissione gratuita a bordo treno a favore delle Forze dell'Ordine (FFOO) che, per gli scopi di sicurezza sociale cui è destinata, è subordinata al rispetto di tutti i seguenti requisiti: utilizzo della divisa; presentazione preventiva al Capotreno; esibizione del titolo di viaggio a pagamento differito appositamente predisposto o altra modalità definita tra le Parti; dichiarazione della posizione occupata durante il

viaggio. Inoltre, come impegno assunto a fronte della gratuità del titolo di viaggio e su richiesta del personale di bordo, gli appartenenti alle FF.OO. sono tenuti obbligatoriamente a prestare assistenza in caso di accertamento di identità e/o per mantenimento dell'Ordine Pubblico, ad intervenire per prevenire o reprimere atti che possano procurare danni ai clienti, al materiale rotabile e alle infrastrutture ferroviarie, nonché a supportare il Personale di Bordo nei casi di anormalità che interessano la circolazione ferroviaria (il mancato intervento verrà segnalato ai competenti uffici). In caso di sovraffollamento del treno, dovranno lasciare a disposizione dei clienti paganti il posto a sedere. In caso di mancato rispetto anche di uno soltanto di detti requisiti, l'appartenente alle FF.OO. sarà considerato sprovvisto di titolo di viaggio e conseguentemente sanzionato ai sensi della normativa vigente.

7. Il riconoscimento potrà essere attivato a seguito del rifinanziamento della L.R. n.8/2005, previa richiesta formale del Dipartimento regionale delle Infrastrutture e a valle delle implementazioni tecniche necessarie all'istituzione del biglietto a prezzo differito o altra modalità definita tra le Parti; a seguito dell'attivazione di tale gratuità, la Regione compenserà interamente tale gratuità, sulla scorta della valorizzazione degli specifici titoli di viaggio a pagamento differito emessi o altra modalità definita tra le Parti, fino all'importo massimo indicato nella richiesta di attivazione della gratuità.

8. Trenitalia si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutela della sicurezza personale del viaggiatore secondo il "Piano operativo di sicurezza e controlleria", che sarà

predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Il Piano operativo di sicurezza e controlleria definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Trenitalia deve provvedere ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri ed ha inoltre l'obbligo di comunicare all'utenza l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le modalità di regolarizzazione a bordo.

9. Le Parti si impegnano a sviluppare un progetto di evoluzione del sistema tariffario che, anche attraverso soluzioni tecnologiche di bigliettazione elettronica, consenta di implementare sistemi di tariffazione integrati tra i diversi Vettori di trasporto pubblico e/o di attuare meccanismi di tariffazione differenziati – ad esempio per prodotto e/o servizio – allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta nell'ambito di un modello integrato modale della stessa nonché di servizi collaterali alla mobilità, come ad esempio sosta e parking, car-sharing, bike-sharing.

10. Trenitalia è tenuta, su disposizione della Regione, ad applicare agevolazioni e gratuità e modifiche al sistema tariffario e ad aderire a progetti di integrazione tariffaria e/o modali, fermo restando l'obbligo della Regione di compensare i minori introiti con un apposito stanziamento a copertura.

11. Trenitalia ha facoltà, senza oneri a carico della Regione, di adottare ulteriori titoli individuati sulla base di strategie finalizzate ad incrementare l'uso del treno, anche in collaborazione con gli enti locali e anche

combinati con altre prestazioni o servizi.

Art. 15

**(Sviluppo dei servizi nelle aree metropolitane siciliane di Catania e
Messina)**

1. Le Parti, in considerazione dei lavori di potenziamento del nodo di Catania che, grazie anche alla costruzione di nuove fermate in ambito urbano, consentiranno di poter avere a disposizione una vera e propria infrastruttura ferroviaria metropolitana, si impegnano a definire il progetto orario del servizio ferroviario metropolitano (SFM) di Catania coerentemente con l'entrata in esercizio della fermata di Picanello e comunque entro sei mesi da tale termine.

2. Le Parti si impegnano a definire, con il coinvolgimento degli enti di programmazione competenti, il progetto di integrazione modale dell'intera offerta di trasporto pubblico locale a Messina, considerando anche il collegamento con la Penisola.

3. Obiettivo di tutti i progetti orari dovrà essere un modello di esercizio di trasporto integrato multimodale che, realizzando le necessarie sinergie tra i soggetti TPL operanti nel territorio di riferimento, modernizzi il sistema della mobilità per i residenti, caratterizzi il contesto ambientale e ne potenzi l'offerta turistica.

4. I progetti dovranno essere sostenibili economicamente, secondo quanto previsto nell'ambito del precedente art. 8 e 14.

Art.16

(Investimenti)

1. Trenitalia, in aggiunta ai 40,2 milioni di euro già investiti per l'acquisto

di 6 nuovi treni Jazz in attuazione degli impegni assunti con la sottoscrizione dell'Intesa del 25 giugno 2015 in vista della sottoscrizione del presente Contratto, già acquistati ed in esercizio dal 2016, si impegna ad effettuare ulteriori investimenti per complessivi circa 42,5 milioni di euro, di cui circa 23,2 milioni per il *revamping* dei treni già in esercizio, circa 13,3 milioni di euro per interventi infrastrutturali di ammodernamento degli impianti manutentivi di Palermo, Messina e Siracusa, nonché investimenti in tecnologia per circa 1,8 milioni di euro e informatica per circa 4,2 milioni di euro, meglio descritti nell'Allegato 9. Inoltre, al fine di garantire un integrale rinnovo dei treni diesel entro il 2021, Trenitalia provvederà ad incrementare la flotta dei treni Minuetto diesel di 2 unità a partire dal 2021, portandola da 9 a 11 complessi.

2. Trenitalia si impegna a mantenere in servizio in Sicilia, fino alla scadenza del Contratto, i soprarichiamati 6 treni Jazz già acquistati.

3. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da Trenitalia, Trenitalia si obbliga a cedere la proprietà dei sei treni Jazz alla Regione o ad altro soggetto da esso indicato, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile (valore di acquisto e della manutenzione incrementativa al netto delle quote di ammortamento maturate) e il valore di mercato (Delibera ART 49/2015 Misura 5) alla data di cessione.

4. Il trasferimento della proprietà ovvero il subentro è subordinato al pagamento integrale di quanto dovuto a Trenitalia.

5. La Regione acquisterà in nome proprio ed in autofinanziamento materiale rotabile per circa 100 (cento) milioni di euro entro il 2020,

nonché per ulteriori circa 50 (cinquanta) milioni di euro (procedura di gara in corso di svolgimento). La Regione acquisterà ulteriore materiale rotabile, nei termini e per gli importi dei provvedimenti di assegnazione richiamati in premessa al punto 22. I rotabili di proprietà regionale saranno concessi, in forza di apposito e separato atto, in comodato d'uso a Trenitalia, in qualità di gestore del servizio ferroviario, applicandosi al riguardo la disciplina civilistica. Nella determinazione del corrispettivo dovuto a Trenitalia si tiene conto del fatto che le quote di ammortamento del materiale rotabile non sono conteggiate nella determinazione del PEF.

SEZIONE TERZA: QUALITA' DEI SERVIZI, MONITORAGGIO

E VERIFICA DELLE PRESTAZIONI

Art. 17

(Qualità dei servizi)

1. Trenitalia si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.
2. Trenitalia eroga i servizi oggetto del presente Contratto nel rispetto degli standard obiettivo di qualità di cui all'Allegato 5. Il rispetto degli standard di qualità e dei correlati valori di riferimento per l'applicazione delle penali e forme di mitigazione/riduzione delle stesse, sarà verificato attraverso il monitoraggio e le attività di vigilanza di cui ai successivi articoli.
3. Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta, Trenitalia predispose, entro un anno dalla stipula del Contratto, un apposito "Piano Operativo per l'Accessibilità" coinvolgendo almeno la

Regione, il Gestore dell'infrastruttura, il Gestore delle Stazioni, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta. Il Piano Operativo per l'Accessibilità definirà la 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, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 5 potranno essere ridefinite.

4. Trenitalia 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, Trenitalia 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. Trenitalia effettua almeno una volta l'anno, in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dall'utenza, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione degli utenti ed all'individuazione dei necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine, Trenitalia dovrà avvalersi di un soggetto terzo specializzato e di riconosciuta esperienza e professionalità. Le Parti

condividono che la rilevazione della *customer* si conformerà progressivamente ai requisiti della misura 5 della delibera 16/2018, integrando il sistema attuale per quanto possibile e senza costi aggiuntivi entro tre mesi dalla sottoscrizione del Contratto, e garantendo la piena conformità a partire dal nuovo affidamento che Trenitalia disporrà.

6. Trenitalia elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente, con indicazione degli standard e degli obiettivi del Contratto, nonché gli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità (CMQ) di cui alla delibera ART 16/2018. Trenitalia si impegna a pubblicare entro il 31 marzo di ogni anno la Carta dei Servizi sul proprio sito internet. Dal 2018 Trenitalia si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione entro il 30 novembre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro 30 gg. dalla predetta comunicazione di Trenitalia, la Carta dei Servizi si dovrà considerare approvata e sarà pubblicata sul proprio sito internet. La Regione, in fase di disamina della Carta dei Servizi, provvederà a coinvolgere tutti gli stakeholder interessati, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità, assicurandone la partecipazione attiva. Trenitalia in ottemperanza a quanto disposto all'articolo 2 comma 461 lettera f della legge 24 dicembre 2007, n. 244 si impegna a finanziare fino alla misura massima annuale di cui all'art. 6 comma 1 lettera A6 le attività di cui alle lettere b), c), d) della suddetta Legge, a ristoro di spese per attività approvate nell'ambito del Tavolo di confronto di cui al successivo articolo 18 comma 2, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate dalle

Associazioni dei consumatori. La Carta dei Servizi, seppur non allegata al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale.

7. A decorrere dal gennaio 2019 sui sei treni Jazz in esercizio sulle linee siciliane sarà assicurata da Trenitalia la connessione gratuita a internet in modalità Wi-Fi. Fatta salva la sussistenza dei presupposti tecnici, tale possibilità sarà progressivamente estesa ai treni Minuetto. Sui treni che saranno acquistati con finanziamenti della Regione Siciliana sarà richiesto il collegamento alla rete Wi-Fi negli abitacoli passeggeri.

Art. 18

(Monitoraggio della qualità dei servizi)

1. Ai sensi dell'articolo 2 comma 461 della legge 24 dicembre 2007 n. 244, la valutazione dell'andamento degli standard di qualità dei servizi erogati da Trenitalia, di cui al precedente art. 17, prevede il coinvolgimento delle rappresentanze dei consumatori e delle associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità, ove legittimate.

2. Per le finalità di cui al comma precedente e della misura 5 della delibera ART 16/2018, la Regione istituisce con decreto dell'Assessore un apposito Tavolo di confronto con le rappresentanze dei consumatori e delle associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità che dedicherà almeno una sessione annuale, articolata in uno o più incontri da tenersi di norma nel mese di aprile di ciascun anno, alla verifica dell'andamento del servizio, a cui Trenitalia è tenuta a partecipare su invito della Regione; nella predetta sessione vengono presentati i risultati del monitoraggio delle prestazioni, dei reclami, delle proposte e delle osservazioni pervenute da parte dei cittadini, oltre che delle rilevazioni di

cui al comma 5 dell'articolo 17.

Art. 19

(Vigilanza)

1. La Regione verifica l'adempimento delle prestazioni previste dal Contratto e il rispetto degli standard di qualità del servizio di norma tramite proprie strutture.

2. Trenitalia fornisce le rilevazioni interne sul rispetto degli standard di qualità definiti nell'Allegato n. 5 con le modalità ivi indicate secondo le periodicità rispettivamente indicate nell'allegato citato.

3. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, Trenitalia cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura affinché la Regione sia abilitata, con costi a carico di Trenitalia con 2 (due) postazioni per l'accesso alla consultazione via Internet dei sistemi informativi di circolazione di RFI con il profilo di "Committente".

4. Per l'effettuazione delle verifiche campionarie sulla rete, le Parti concordano che su tutti i treni regionali di pertinenza 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 sono nominative, annuali e sono emesse da Trenitalia in un numero massimo annuale pari a 40. Nel corso delle verifiche della qualità dei servizi il personale incaricato, ai fini dell'eventuale pronto ripristino delle funzionalità, comunica ove possibile al capotreno le evidenze negative dell'ispezione.

5. Trenitalia 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/metri quadrati, 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). L'indice di affollamento sarà fornito a partire dell'ultima rilevazione relativa al 2018.

6. Trenitalia effettua le rilevazioni di cui al comma precedente 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). I dati devono essere forniti, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione.

7. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.

8. Trenitalia rende disponibile ogni tre mesi, entro il mese successivo al trimestre di riferimento, il dato economico relativo ai ricavi da traffico riferiti al trimestre precedente.

Art. 20

(Sistema delle penalità e

sistema di riduzione/mitigazione delle medesime)

1. Le Parti hanno individuato indicatori di qualità, con relativi valori obiettivo, secondo cui possono maturare penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'Allegato n. 5. Tali penalità si applicano a decorrere dal primo mese successivo alla sottoscrizione del presente Contratto, fatte salve le diverse decorrenze stabilite nel medesimo

Allegato 5.

2. Le Parti concordano che, per il periodo compreso tra il primo gennaio 2017 e il primo giorno del mese successivo alla sottoscrizione del presente Contratto, trova applicazione il sistema di premialità/penalità di cui All'allegato 4 del contratto di servizio ponte per il periodo 2015/2016, rapportate al numero di mesi di applicazione del sistema medesimo. La definizione dell'ammontare delle penalità/premialità relative a tale periodo sarà effettuata entro 120 giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto, previa produzione da parte di Trenitalia della documentazione e delle attestazioni a tal fine necessarie.

3. Le Parti si danno atto che l'Allegato 5 costituisce prima applicazione della delibera ART 16/2018 e pertanto si impegnano ad una verifica di completezza ed efficacia dell'Allegato 5, da ultimare entro il 2020. Le eventuali modifiche ed integrazioni dell'Allegato 5 scaturenti da detta analisi formeranno oggetto di uno specifico accordo fra le Parti che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto.

4. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità e per le misure di riduzione/mitigazione delle medesime non potrà superare l'1% del valore del Contratto, calcolato come somma del corrispettivo e degli introiti tariffari risultanti a preventivo dal PEF (Allegato 6) per l'anno 2017, l'1,25% dal 2018 al 2019, l'1,50% nel 2020, l'1,75% nel 2021 e il 2% dal 2022 e fino a cessazione del presente Contratto.

5. In nessun caso comunque gli importi delle mitigazioni potranno determinare per Trenitalia un incremento di corrispettivo.

6. Ai sensi dell'art. 4, comma 6, del D.Lgs. 70/2014 è consentita l'applicazione di penali a Trenitalia solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto. Pertanto in caso di sanzioni applicate per violazioni di quanto previsto dal Reg CE 1371/2007 ai sensi del D.lgs. 70/2014, decadono le penali contrattuali applicate per la stessa violazione.

7. Il sistema delle penalità ha lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro di eventuali disagi e danni; le somme relative alle penali, ridotte dell'ammontare delle forme di mitigazione/riduzione delle stesse penali, nonché delle somme che Trenitalia dimostri di aver sostenuto in applicazione del Regolamento (CE) 1371/2007, saranno destinate dalla Regione, con delibera della Giunta regionale, sentito il Tavolo di cui all'articolo 18, comma 2, al miglioramento dei livelli prestazionali di qualità dei servizi e, in particolare, a promuovere azioni a sostegno delle aree e dei collegamenti oggetto di maggiori disservizi, anche incentivando interventi di innovazione tecnologica volti alle medesime finalità, nonché ad azioni in favore degli utenti a ristoro di disagi subiti. Tali ultime azioni riguarderanno principalmente buoni sconto (indennità per abbonati), per l'acquisto di abbonamenti, da intendersi convenzionalmente emessi a compensazione delle indennità da ritardo previste all'art. 17 del citato Reg. (CE) 1371/07. 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.

8. La Regione e Trenitalia si danno reciprocamente atto del fatto che gli standard di qualità e le caratteristiche del servizio affidato con il presente

Contratto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Regolamento CE 1371/07.

9. Ai fini della contestazione della violazione che può dar luogo a penale, la Regione provvede ad inoltrare a mezzo PEC l'avviso di violazione entro 20 giorni dalla data di accertamento della medesima. Trenitalia, entro 20 giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, potrà produrre alla Regione le proprie controdeduzioni inviate tramite PEC. La Regione, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 20 giorni dal ricevimento delle medesime e comunque entro 60 giorni dalla data di accertamento della violazione, provvederà ad inoltrare a mezzo PEC la notifica della penalità applicata corredata dalle motivazioni del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da Trenitalia.

SEZIONE QUARTA: OBBLIGHI VERSO I VIAGGIATORI

Articolo 21

(Reclami e segnalazioni)

1. Per consentire un accesso agevole e semplificato, i viaggiatori possono trasmettere i reclami e le segnalazioni sia a Trenitalia che alla Regione, attraverso i seguenti canali:

- modulistica disponibile presso le biglietterie Trenitalia;
- apposito modulo elettronico sul sito web aziendale di Trenitalia;
- indirizzo e-mail regionale dedicato (trasportoferroviario@regione.sicilia.it).

2. Le segnalazioni pervenute alla Regione, se trasmesse a Trenitalia, devono essere evase da quest'ultima entro i successivi 30 giorni dalla ricezione, così come le risposte a reclami pervenuti direttamente a

Trenitalia, salvo i casi di cui all'articolo 27, comma 2 del Regolamento(CE) 1371/2007.

3. Trenitalia deve fornire alla Regione, secondo le modalità e tempi di cui alla tabella B dell'Allegato 5, le informazioni relative al numero e al tipo di segnalazioni e reclami trattati per tipologia.

4. Il trattamento dei reclami sarà oggetto di specifica indagine di soddisfazione dei viaggiatori di cui all'articolo 17, comma 5.

5. La Regione pubblica sull'apposita sezione del proprio sito web statistiche relative all'insieme delle segnalazioni e dei reclami pervenuti sia a Trenitalia che alla Regione.

Articolo 22

(Obblighi ed impegni verso le persone a mobilità ridotta e con disabilità)

1. Trenitalia è tenuta ad adempiere agli obblighi nei confronti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM); eventuali violazioni rispondono alla disciplina sanzionatoria di cui al D. Lgs. 17 aprile 2014 n.70.

2. Le azioni per migliorare l'accessibilità al servizio sono individuate nel Piano operativo per l'accessibilità di cui al precedente articolo 17, comma

3.

3. Il nuovo materiale, acquisito nell'ambito del programma di investimenti, dovrà risultare accessibile secondo le vigenti normative in materia.

Articolo 23

(Informazione ai viaggiatori)

1. Trenitalia garantisce ai viaggiatori un adeguato ed articolato 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 anormalità di circolazione, secondo le specifiche di cui all'Allegato 5.

SEZIONE QUINTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 24

(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, è costituito il “Comitato Tecnico di Gestione del Contratto”, di seguito denominato per brevità “Comitato”, composto da due rappresentanti di Trenitalia e due rappresentanti della Regione.

2. Il Comitato, oltre che quelle di cui all'articolo 1 comma 2, ha funzioni di assistenza alle Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali, nonché: all'esame ed adozione dei Piani di attuazione di cui agli articoli 5, 11, 14, 15 e 17 all'applicazione delle penali e dei sistemi di riduzione/mitigazione delle medesime, al confronto dei dati previsionali e di consuntivo di cui all'art.8, agli adempimenti relativi all'eventuale riequilibrio economico del Contratto secondo quanto previsto dall'art.8, alla definizione del consuntivo annuale, alla prevenzione e soluzione delle controversie.

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

Art. 25

**(Sviluppo dei servizi su linee di notevole rilevanza
paesaggistica e turistica)**

1. La Regione e Trenitalia valuteranno congiuntamente la possibilità di sviluppare servizi aggiuntivi, nell'ambito di iniziative e manifestazioni, a supporto della ferrovia e del suo utilizzo, con particolare riferimento allo sviluppo delle aree di notevole rilevanza storico-paesaggistica.

2. Tali servizi potranno essere attivati a seguito di specifica richiesta della Regione, previa quantificazione dei costi per servizio elaborata da Trenitalia per conto della Fondazione FS, e saranno fatturati distintamente; nella richiesta dovranno essere specificati il Dipartimento regionale committente e le modalità per la emissione delle fatture, che dovranno essere intestate direttamente al Dipartimento regionale committente.

3. Tali servizi aggiuntivi saranno effettuati con il materiale storico della Fondazione FS disponibile in Sicilia. Si riporta di seguito un elenco non esaustivo e solo indicativo di relazioni ed eventi per i quali possono essere previsti i servizi aggiuntivi di cui al presente articolo:

- Palermo-Agrigento (“Sagra del Mandorlo in fiore”);
- Agrigento-Porto Empedocle (“Valle dei Templi”);
- Palermo-Porto Empedocle (“Valle dei Templi”);
- Palermo-Segesta Tempio (“Area archeologica di Segesta”);
- Palermo-Castelvetrano (“Area archeologica di Selinunte e Cave di Cusa”);
- Palermo/Catania-Dittaino (“Area archeologica Morgantina e Villa romana del Casale”);

- Catania-Caltagirone (“Infiorata”);
- Siracusa-Noto-Scicli-Modica-Ragusa-Comiso-Vittoria (“Itinerario del barocco”);
- Catania-Taormina (“Teatro antico di Taormina”).

Art. 26

(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 16/2018 secondo le tempistiche ivi previste.
2. Contestualmente alla loro pubblicazione, i documenti, i dati e le informazioni di cui al comma 1 sono trasmessi da ciascuna Parte all’ART in formato aperto/editabile.
3. Fatta salva ogni diversa previsione normativa, la Regione si impegna a mantenere la riservatezza delle informazioni acquisite in base al presente Atto e ad utilizzarle esclusivamente per la gestione dello stesso.

Art. 27

(Clausola Fiscale)

1. La presente scrittura 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. L’imposta di bollo relativa alla stipula del presente contratto è a carico di Trenitalia.

Articolo 28

(Assicurazioni)

1. Trenitalia deve essere in possesso, per tutto il periodo di valenza del presente Contratto, delle coperture assicurative previste dalla normativa vigente, che garantiscano comunque il risarcimento dei danni a persone o cose prodotti nell'espletamento del servizio.

2. E' a carico esclusivo di Trenitalia ogni e qualsiasi responsabilità civile verso terzi per danni arrecati a cose e persone, colposamente o dolosamente provocati nello svolgimento del servizio o in conseguenza del medesimo; a tal scopo Trenitalia si impegna a sollevare e garantire la Regione da ogni pretesa o domanda che dovesse essere proposta a tale titolo nei suoi confronti.

Art. 29

(Depositi, officine e magazzini alla scadenza del contratto)

1. Come previsto all'art.16, Trenitalia si impegna ad effettuare interventi infrastrutturali sui plessi manutentivi di Messina, Palermo e Siracusa. Alla scadenza del contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore, o qualora per qualsivoglia motivo Trenitalia non risulti più aggiudicataria del servizio, Trenitalia si impegna a recedere dal contratto di locazione dell'impianto manutentivo di Siracusa, così come a mettere a disposizione gli impianti di Messina e Palermo, previa corresponsione del valore residuo dell'investimento da parte del soggetto subentrante, nella misura in cui sia contemplato dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti a quel momento.

Art. 30

(Cessione dei crediti)

1. I crediti derivanti dal presente Contratto possono formare oggetto di

cessione o di delegazione o di mandato all'incasso o di qualsiasi atto di disposizione ("Cessione") da parte di Trenitalia a favore di Fercredit-Servizi Finanziari S.p.A. – società del Gruppo FS Italiane S.p.A. - o di intermediari bancari e finanziari autorizzati e vigilati dalla Banca d'Italia.

2. Entro 20 giorni dal ricevimento della notifica della Cessione, la Regione può opporre diniego espressamente motivato.

3. In ogni caso, la Regione può opporre al cessionario tutte le eccezioni opponibili al cedente in base al contratto con questo stipulato.

Art. 31

(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.

2. La Regione ha in ogni caso la facoltà di risolvere di diritto il contratto in caso di superamento per due anni consecutivi delle soglie previste al comma 4 del precedente articolo 20 e nei seguenti casi:

a. abbandono o sospensione ingiustificata del servizio;

b. ingiustificate 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. gravi e reiterate inadempienze nel rispetto degli impegni assunti nel

Contratto;

f. 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;

g. qualora sia sottoposta a fallimento, ovvero ad altra procedura

concorsuale di liquidazione;

h. qualora perda i requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria

previsti dalla normativa vigente in materia di rilascio della licenza

ferroviaria;

i. nel caso di esito negativo della verifica intermedia di cui al successivo

comma 3, qualora le Parti non abbiano raggiunto l'accordo sui

provvedimenti correttivi, da attuare entro 6 mesi, senza oneri aggiuntivi

per la Regione.

3. Al termine del quinto anno di vigenza del Contratto, nell'ambito della

verifica intermedia di cui all'articolo 8, comma 3, la Regione svolgerà, in

contraddittorio con Trenitalia, anche una verifica dell'adempimento del

contratto negli anni precedenti e del conseguimento degli obiettivi pattuiti.

Per la verifica saranno utilizzati i seguenti indicatori: puntuale e

soddisfacente realizzazione degli investimenti,

raggiungimento/miglioramento degli standard di puntualità, regolarità e

qualità del servizio, conseguimento degli obiettivi di efficientamento dei

costi, minimizzazione degli scostamenti rispetto al PEF allegato al

Contratto. Le modalità operative di svolgimento di ciascuna verifica

saranno presentate dalla Regione a Trenitalia nel corso di un'apposita

seduta del Comitato di cui all'articolo 24. Le verifiche dovranno concludersi entro sei mesi dal termine del periodo di riferimento, salvo proroghe motivate.

4. In caso di gravi e reiterate inadempienze della Regione che non rientrino in quanto previsto dall'articolo 9 e che si rivelino tali da pregiudicare in modo rilevante la prosecuzione del rapporto, Trenitalia potrà comunicare la propria intenzione di risolvere il Contratto per inadempimento, assegnando alla controparte un congruo termine, compreso tra tre e sei mesi, per porre rimedio. Decorso inutilmente tale termine, il Contratto sarà dichiarato risolto.

5. 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 Regolamento CE 1370/07), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 8, comma 2 lettera a) e c). Il versamento dalla Parte a debito avverrà entro 60 giorni dalla ricezione della relativa fattura.

6. E' 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 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;

b. variazioni organizzative nell'ambito dell'Amministrazione regionale.

Art. 32

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

1. In tutti i casi, diversi da quelli di cui all'art. 31, in cui sopravvengano cause legate a provvedimenti di natura giurisdizionale, che comportino la cessazione degli effetti del Contratto, le somme eventualmente necessarie a garantire l'equilibrio economico-finanziario del contratto, tenendo conto anche degli effetti dell'Accordo di cui all'articolo 13, saranno versate dalla Parte debitrice secondo le tempistiche concordate in un Piano di Rientro della durata massima di 5 anni, da redigersi entro un anno dalla cessazione del Contratto stesso.

2. Nei casi di cui al presente articolo, le Parti rinunciano espressamente e fin d'ora a qualsiasi ulteriore pretesa, anche di natura risarcitoria, e ad ogni ulteriore compenso o indennizzo.

Art. 33

(Controversie tra le Parti)

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

2. Non è ammessa la competenza arbitrale.

3. Tutte le controversie comunque derivanti dal presente Contratto saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Palermo.

4. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

Art.34

(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 Contratto 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 ovvero le Parti non rispettassero gli impegni e gli obblighi assunti per tutta la durata del presente Contratto, lo stesso si intenderà automaticamente risolto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., per fatto e colpa riconducibili alla Parte inadempiente che sarà conseguentemente tenuta al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione.

Art. 35

(Codici etici)

1. La Regione si impegna a rispettare le norme contenute nel "Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", pubblicato sul sito Internet: www.fsitaliane.it.

2. Detto codice, seppur non allegato al presente Contratto, ne costituisce

parte integrante e sostanziale del quale la Regione dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.

3. In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto codice etico, Trenitalia avrà diritto di risolvere il presente Contratto, ai sensi e per gli effetti del art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

4. Trenitalia si impegna a rispettare gli obblighi di condotta di cui al D.P.R. 16 aprile 2013 n. 62 ed al Codice di comportamento dei dipendenti della Regione Siciliana. Detto codice, seppur non allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso Trenitalia dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.

5. La violazione degli obblighi indicati dal Codice di comportamento dei dipendenti della Regione costituisce causa di risoluzione del Contratto ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

Art. 36

(Tracciabilità dei flussi finanziari)

1. La normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della L. 136/2010 e s.m.i. non trova applicazione nei confronti di Trenitalia in quanto società a capitale interamente pubblico. Tuttavia Trenitalia, su richiesta della Regione, assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari e fornirà le indicazioni relative al conto corrente dedicato e le generalità dei soggetti delegati ad operare sullo stesso.

Art. 37

(Tutela dei dati personali)

1. Le Parti si impegnano ad utilizzare i dati personali riguardanti i lavoratori/rappresentanti della Regione esclusivamente per finalità amministrative o contabili, come di seguito indicate:

- esecuzione di obblighi di legge in genere;
- gestione dell'eventuale contenzioso giudiziale o stragiudiziale;
- esigenze di tipo operativo e gestionale di Trenitalia;
- esigenze connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

2. I dati personali raccolti per le finalità suddette saranno trattati con e senza l'ausilio di mezzi elettronici, con misure organizzative, fisiche e logiche idonee a garantire la sicurezza e la riservatezza, da soggetti autorizzati e all'uopo nominati da Trenitalia e dalla Regione in qualità di Responsabili o di Incaricati dei trattamenti ai sensi del D.Lgs. 196/2003 e ss.mm.ii. Titolare del trattamento dei dati personali è Trenitalia, con sede in Piazza della Croce Rossa n. 1 – 00161 Roma.

3. Il Responsabile del trattamento dei dati personali raccolti per le finalità di cui sopra è il Direttore della Direzione Regionale Sicilia, domiciliato per la carica in Via Oreto Fondo Alfano s.n.c., presso il quale potranno essere esercitati i diritti di cui all'art. 7 del citato D. Lgs. 196/2003 ss.mm.ii.

4. La Regione si impegna ad informare di ciò, ai sensi dell'art. 13 D.Lgs. 196/2003, i soggetti cui si riferiscono i dati prima di procedere alla comunicazione dei dati personali a Trenitalia per le finalità sopra indicate.

Articolo 38

(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 la Circolare AgID del 18 aprile 2017 n. 2/2017 contenente le *“Misure minime di sicurezza ICT per le pubbliche amministrazioni da attuare entro il 31 Dicembre 2017”* (GU Serie Generale n. 103 del 5 Maggio 2017) e dà atto che procederà alla implementazione le misure ivi previste.

2. Trenitalia si impegna a individuare e rispettare misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.

Articolo 39

(Obblighi di Trenitalia alla scadenza del Contratto)

1. Al fine di consentire alla Regione l'organizzazione della procedura di affidamento del servizio alla scadenza del contratto, Trenitalia si impegna a trasmettere, con tre anni di anticipo rispetto alla scadenza del medesimo e su richiesta della Regione:

- l'elenco dei beni mobili, immobili, del materiale rotabile e degli altri beni strumentali utilizzati per l'effettuazione del servizio, con l'indicazione del titolo giuridico per il loro uso, delle caratteristiche tecniche e funzionali, del costo e degli eventuali investimenti effettuati con risorse aziendali;
- l'elenco, in forma anonima, del personale utilizzato riportando, per ogni lavoratore, i dati su inquadramento, abilitazioni, anzianità, trattamento economico e costo complessivo annuo per l'azienda;
- ulteriori altre informazioni riguardanti i servizi oggetto del Contratto necessarie per l'organizzazione e lo svolgimento della procedura di affidamento del servizio previste dagli atti di regolazione emanati dalle

autorità competenti, con particolare riferimento alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.49 del 17/06/2015 e successive modifiche ed integrazioni.

2. Trenitalia autorizza fin d'ora la pubblicazione delle informazioni di cui al comma 1, in forma aggregata o disaggregata, negli atti di gara, incluso l'avviso di pre-informazione, nei tempi ritenuti opportuni dalla Regione.

3. Le informazioni di cui al comma 1 verranno fornite nella misura in cui siano contemplate dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti.

4. Trenitalia si impegna a non stipulare con soggetti terzi contratti per prestazioni afferenti ai servizi oggetto del presente Contratto con scadenza oltre il termine dell'affidamento e della sua eventuale proroga ai sensi del precedente articolo 4 oppure a prevedere in detti contratti un'adeguata clausola risolutiva.

Articolo 40

(Servizio a bordo treno)

1. Trenitalia, con riferimento ai servizi di snack bar che si intende proporre a bordo di alcuni treni regionali veloci sulle relazioni Palermo-Catania, Palermo-Messina e Messina-Catania-Siracusa, si impegna ad attivare le procedure per l'individuazione del concessionario del servizio, entro settembre 2018.

Articolo 41

(Disposizioni finali)

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

Il presente Atto è redatto in un unico originale con firma elettronica.

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Siciliana Dott. Fulvio Bellomo

Per Trenitalia S.p.A. Ing. Maria Annunziata Giaconia

Allegati al presente Atto:

1.a) e 1.b) Programma di esercizio;

2) Servizi connessi - Rete di vendita diretta Trenitalia: Biglietterie e Self service;

3) Procedure di aggiornamento del programma di esercizio e servizi connessi;

4) Materiale rotabile;

5) Condizioni Minime di qualità dei servizi – Penalità e Mitigazioni;

6) PEF;

7) Prospetto riepilogativo penali e forme di mitigazione - Modello liquidazione;

8) Sistema tariffario e agevolazioni;

9) Investimenti;

10) Matrice dei rischi.