

**CONTRATTO DI SERVIZIO**

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

**TRA**

**REGIONE PUGLIA**

**E**

**FERROVIE APPULO LUCANE s.r.l.**

**ANNI 2022-2033**

**[CIG: 9045794959]**

L'anno 2021, il giorno 30 del mese di dicembre con la presente scrittura privata

tra

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

e

**Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.** - società a responsabilità limitata con sede legale e amministrativa in Bari, Corso Italia, n.8, CAP 70123, C.F. e P.IVA 05538100727, capitale sociale Euro 18.000.000,00 interamente versato, iscritta al registro delle Imprese di Bari al n. 05538100727, iscritta al R.E.A. al n. BA - 424107, la quale interviene nel presente atto in persona dell'Avv. Rosario Almiento, in qualità di legale rappresentante pro-tempore (di seguito, per brevità, indicata FAL) le quali, nel seguito, anche denominate "Parti", congiuntamente, e "Parte", singolarmente,

#### **PREMESSO**

1. che Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. è società a responsabilità limitata avente ad oggetto la prestazione di servizi relativi alla mobilità e operante nel settore del trasporto ferroviario di passeggeri in virtù delle autorizzazioni rilasciate dal MIT-USTIF antecedentemente alla data del 30 giugno 2019;
2. che, a far data dall'anno 2001, la Regione risulta titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale non già in concessione a Ferrovie dello Stato;
3. che i rapporti fra FAL e la Regione sono regolamentati da specifici contratti di servizio;
4. che il contesto di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale è stato definito in particolare dai seguenti provvedimenti:
  - Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i. concernente *"Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n.59"*;
  - Legge 23 luglio 2009, n. 99 *"Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonche' in materia di energia"* e ss. mm. e ii.;
  - Regolamento (CE) 2007/1370 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 *"relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70"* e, ss.mm. e ii. (di seguito, anche, Reg. 1370);
  - Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;

- Comunicazione della Commissione UE (2014/C 92/01) sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e, ss.mm. e ii. (di seguito, anche Reg. 1371);
- Comunicazione della Commissione UE (2015/C 220/01) sugli orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221;
- Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la *“Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”*;
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 *“Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”*;
- decreto-legge 6 giugno 2011, n. 201, art. 37, convertito con modificazioni nella Legge 22 dicembre 2011, n. 214 e ss.mm. e ii., di istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- Legge Regionale 31 ottobre 2002 n. 18 *“Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale”*;
- Legge Regionale 20 agosto 2012, n. 24 *“Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali”*;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 4 luglio 2014, n. 52 inerente il procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 25 febbraio 2021, n. 28 che approva *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami”*;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 17 giugno 2015 n. 49 - che contiene le *“Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento”*;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 30 marzo 2017, n. 48 *“Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle*

*modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”;*

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'8 febbraio 2018 n. 16 che detta le *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015”;*
  - Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 25 ottobre 2018 n. 106 Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”*
  - Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018, n. 120 che detta le *“Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”*, per quanto applicabile;
  - Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 *“Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017”*;
  - Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 12 marzo 2020, n. 65 *“Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019, di approvazione dell'atto di regolazione recante “Revisione della delibera n. 49/2015 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”;*
  - Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 luglio 2021 n. 113 *“Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'Allegato “A” alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020”*;
  - Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013, n. 94/CU recante linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte dei servizi ai sensi della legge n. 244/2007;
5. che, in data 30.12.2009 rep. n. 011095, la Regione e FAL hanno sottoscritto il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale (esercizio della ferrovia Bari – Altamura - Gravina ) con scadenza al 31.12.2021;

6. che, in data 28.09.2017 con nota prot. n. P/122 (acquisita al prot. della Regione Puglia AOO\_078/2484 di pari data) FAL ha presentato una proposta commerciale contenente l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio migliorative e tali da giustificare la scelta della procedura di affidamento diretto mediante stipula di un nuovo Contratto di servizio per il periodo dal 2022 al 2028, ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Reg. 1370;
7. che la Regione, constatata la convenienza della proposta commerciale di FAL, coerente con gli obiettivi di: valorizzazione del servizio di trasporto ferroviario regionale, asse portante del sistema di trasporto pubblico locale, e di riequilibrio modale tra il servizio pubblico e l'auto privata, in data 28 settembre 2017, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1480/2017, ha disposto l'aggiudicazione diretta in favore della società Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. del contratto di servizio di trasporto pubblico per ferrovia, ai sensi dell'art. 5, par. 6, del Reg. 1370 e ss.mm. e ii., a decorrere dal 1 ottobre 2018 e sino al 31.12.2027, prorogabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del medesimo Regolamento dando seguito agli obblighi di pubblicità previsti dall'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento ovvero alla pubblicazione del relativo avviso di pre-informazione al mercato, circa l'affidamento diretto a FAL del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale;
8. che, conseguentemente, sulla GUUE GU/S S189 del 03/10/2017 è stato pubblicato, conformemente a quanto disposto dal Reg. 1370, art. 7, par. 2, l'avviso di preinformazione 387772-2017-IT;
9. che i rapporti reciproci fra le Parti sono difatti regolamentati nel rispetto dei principi di cui al Reg. 1370, al fine di assicurare a FAL, in quanto impresa di trasporto, la sostenibilità economico-finanziaria del rapporto contrattuale, inclusa l'adeguata remunerazione del capitale investito, così come garantita dalla disciplina comunitaria;
10. che, con nota prot. DG/169 del 09.09.2021 (prot. r\_puglia/SP13/PROT/27/09/2021/0000129) FAL ha aggiornato la proposta commerciale di cui al sub 7 con l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio per il periodo di dodici anni (2022-2033) che la Regione ha reputato di proprio interesse;
11. che la sottoscrizione di un nuovo contratto per la durata complessiva di 12 (dodici) anni - oltre ad essere del tutto coerente con il contesto normativo europeo e nazionale in materia di affidamenti - garantisce all'Ente committente un notevole vantaggio in termini di qualità del servizio del trasporto ferroviario, anche in considerazione degli investimenti proposti da FAL;
12. che la maggior durata del contratto consente al soggetto affidatario una maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti a proprio carico a beneficio della Regione e dei fruitori del servizio beneficiari degli effetti di investimenti altrimenti non sostenibili per durate inferiori del contratto;

13. che, nel rispetto del Reg. 1370, le Parti, con il presente contratto di servizio (nel prosieguo anche solo **“Atto”** o **“Contratto”**), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l'affidamento diretto per il periodo 2022 – 2033;
14. che, ulteriore obiettivo della Regione, condiviso da FD-TD, è massimizzare l'incremento del numero di viaggiatori che ogni giorno usano il treno, attraverso un significativo miglioramento dell'offerta ferroviaria in termini di qualità, flessibilità, frequenza e coordinamento con gli altri mezzi di trasporto, al fine di pervenire ad un riequilibrio modale del mezzo collettivo rispetto al mezzo privato, anche attraverso un modello di offerta che, con le integrazioni con gli altri gestori, incrementi la frequenza delle corse nelle aree urbane e suburbane a maggiore domanda garantendo, nello stesso tempo, la riduzione dei tempi di percorrenza nei collegamenti tra centri più distanti. La Regione indirizzerà la pianificazione degli orari dei propri servizi regionali al fine di favorirne il coordinamento nel nodo di interscambio di Bari.
15. che, il volume dei servizi minimi di trasporto pubblico oggetto delle obbligazioni di servizio pubblico descritte nel presente contratto, risulta coerente alle determinazioni di cui al par. 3.2.1 della citata DGR 2304/2019 e ss.mm. e ii.;
16. che con DGR n. 2203 del 22/12/2021 la Regione ha autorizzato la sottoscrizione del presente Contratto; tutto ciò premesso,

## **SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE**

### **Art. 1**

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

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

### **Art. 2**

#### **(Struttura del Contratto)**

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

Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)

Art. 2 (Struttura del Contratto)

#### **SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA**

Art. 3 (Oggetto)

Art. 4 (Durata ed effetti della sottoscrizione)

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

Art 6 (Materiale rotabile in uso)

Art 7 (Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

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

Art 9 (Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

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

Art. 11 (Flessibilità del programma di esercizio)

Art. 12 (Interruzione dei servizi)

Art. 13 (Valorizzazione commerciale)

#### **SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'**

Art. 14 (Politica tariffaria)

Art. 15 (Politica della qualità dei servizi)

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

#### **SEZIONE TERZA: SISTEMI DI MONITORAGGIO**

Art. 17 (Monitoraggio della qualità dei servizi)

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

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

Art. 19 (Gestione tecnica del Contratto)

Art. 20 (Trasparenza e Riservatezza)

Art. 21 (Clausola fiscale)

Art. 22 (Risoluzione e cessione del Contratto)

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

Art. 24 (Recesso)

Art. 25 (Controversia tra le Parti)

Art. 26 (Cessione dei crediti e debiti)

Art. 27 (Dichiarazioni ed obblighi)

Art. 28 (Garanzia fidejussoria)

Art. 29 (Codice etico e disciplinare)

Art. 30 (Tracciabilità dei flussi finanziari)

Art. 31 (Tutela dei dati personali)

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

Art. 33 (Disposizioni finali)

#### **SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA**

**Art. 3**

**(Oggetto)**

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

#### **Art. 4**

##### **(Durata ed effetti della sottoscrizione)**

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

#### **Art. 5**

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

1. FAL svolge il servizio di trasporto ferroviario passeggeri di cui al precedente art. 3 secondo il Programma di Esercizio analitico annuale (Allegato 1), assicurando anche i Servizi connessi al trasporto di cui all'Allegato 2, nel rispetto delle condizioni minime di qualità dettagliate all'Allegato 3.
2. Il programma di esercizio, di cui al comma 1 del presente articolo, è strutturato secondo:
  - a) il codice identificativo del treno;
  - b) le stazioni di partenza e di arrivo del treno, il numero delle stazioni/fermate intermedie, la tratta di competenza e i km\* treno;
  - c) gli orari di partenza e di arrivo;
  - d) il tempo di percorrenza;

- e) i giorni di esercizio annuo e la periodicità;
  - f) la composizione minima del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale;
  - g) l'intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 34-octies del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179;
3. Il programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo, in dipendenza dello sviluppo del calendario di ciascun anno o in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. Detti aggiustamenti non tengono conto di eventuali produzioni straordinarie, richieste dalla Regione, che saranno oggetto di separata regolazione.
  4. FAL si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario di cui al presente Atto con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento di offerta dei servizi che la Regione ha definito e come indicato all'Allegato 1.
  5. Il programma di esercizio è attuato da FAL sulla base della capacità della rete e delle relative tracce che la Regione prenota nell'ambito del presente Contratto di servizio. Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio, ad ogni cambio dell'orario, sarà concordato con la Regione entro 270 (duecentosettanta) giorni antecedenti l'entrata in vigore dell'orario stesso. Il programma di esercizio rilasciato dal Gestore dell'Infrastruttura sarà poi trasmesso alla Regione almeno 30 (trenta) giorni prima dell'entrata in vigore. Le scadenze relative alla procedura per la formazione dell'orario annuale sono comunque, riportate e meglio definite nell'Allegato 9 (Procedure di aggiornamento del programma di esercizio).
  6. È facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL e FAL.
  7. Tutto il servizio di cui all'Allegato 1 è svolto in modalità ferroviaria. Nei casi previsti dal c. 3 dell'art. 34-octies del decreto-legge n. 179/2012, FAL garantirà i servizi sostitutivi di quelli ferroviari operati con modalità automobilistica affidandoli conformemente alla legislazione vigente.
  8. FAL è tenuta a comunicare alla Regione, entro 24 (ventiquattro) ore dall'inizio dei servizi di cui al precedente comma, le cause e la durata della loro effettuazione.
  9. FAL, entro 60 (sessanta) giorni dalla stipula del Contratto, predisponde uno specifico *"Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse"* (d'ora innanzi, il **"Piano"**) relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un *"adeguato servizio sostitutivo"*, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse, che determina una modifica temporanea del programma di esercizio. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definirà le necessità, le

soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto. Fino alla predisposizione del Piano, FAL si impegna a programmare i servizi sostitutivi secondo quanto in uso, dando tempestiva informazione all'utenza circa le modalità di svolgimento del servizio.

10. FAL è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività di cui al programma di esercizio, curando e garantendo:

- a) la manutenzione ordinaria (di primo e secondo livello), straordinaria (salvo quanto diversamente disposto da contratti di comodato o locazione stipulati tra le Parti) e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
- b) le condizioni di sicurezza;
- c) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'Allegato 3.

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

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

## **Art 6**

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

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

## **Art. 7**

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

1. FAL – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente Art. 3 del Contratto – riceve, da Regione Puglia, un corrispettivo, oltre ai corrispondenti ricavi per la gestione del servizio, quali compensazioni degli OSP di cui agli artt. 4 e 6 del Reg. 1370, tali da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito ed al contempo scongiurando sovra compensazioni.
2. Il corrispettivo da riconoscere a FAL per il servizio espletato dal 1 gennaio 2022, riportato nel PEF (Allegato 4), è determinato in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, sulla base dell'allegato al Reg. 1370, e del prospetto 4 della Delibera ART n. 49/2015 e della Delibera ART n. 154/2019, tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali attribuiti alle Parti

come riportati nella matrice dei rischi (Allegato 8) garantendo che la somma dei risultati netti regolatori annui di conto economico al termine del periodo 2022 – 2033 sia tendente a zero.

3. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti alla sottoscrizione dell'Atto sono riportate nell'Allegato 5; di queste si è tenuto conto nella definizione dei ricavi nel PEF.
4. Eventuali premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, non concorrono alla formazione del corrispettivo e vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva performance registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art. 18 del Contratto. Il calcolo dei premi, delle penalità e relative riduzioni/mitigazioni sarà effettuato entro il primo trimestre dell'anno successivo a quello di riferimento. Il valore risultante da tale calcolo verrà regolato entro e non oltre il quarto mese dell'anno successivo a quello di riferimento.
5. Il corrispettivo viene erogato in quattro rate trimestrali posticipate da corrispondersi entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura. L'importo di ciascuna delle prime tre rate è pari ad 1/4 (un quarto) del corrispettivo complessivo annuale previsto nel PEF. L'importo della quarta rata viene fatturato in 2 (due) tranches: la prima per un importo pari all'80% (ottanta per cento) del totale della quarta rata, da liquidarsi entro 30 (trenta) giorni dalla data di presentazione della fattura; la seconda tranche, a saldo degli importi dovuti dalla Regione a FAL, viene fatturata sulla base dei dati relativi ai servizi svolti in ciascuna annualità e liquidata insieme a penali e forme di mitigazione/riduzione delle stesse; la fattura a saldo sarà emessa entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. La Regione, in correlazione all'evoluzione delle tempistiche di trasferimento delle risorse statali, si riserva di aderire alla richiesta di FAL di una maggior frequenza dei pagamenti valutandone gli effetti positivi sul PEF in termini sia di minor costo che di minor remunerazione del capitale investito netto.
6. In caso di prestazioni eseguite da sub-affidatari il pagamento delle medesime è comunque eseguito nei confronti di FAL che resta obbligata agli adempimenti previsti dalle norme vigenti tanto nei confronti della Regione quanto nei confronti dei soggetti sub-affidatari;
7. La Regione si impegna ad assicurare la certezza della corresponsione dei corrispettivi e, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione. In caso di tardivo pagamento degli importi dovuti, la Regione è tenuta a corrispondere a FAL gli interessi legali al tasso stabilito dalle norme vigenti, emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi di quanto disposto dal D.Lgs. n. 231/2002.

## **Art. 8**

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

1. Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo per il combustibile di trazione, ove pertinente, sono riconosciuti a FAL nella misura da

questa effettivamente corrisposta al Gestore dell'Infrastruttura per l'esecuzione del presente Contratto, al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore stesso a FAL, in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art. 21 del D. Lgs. n. 112/2015, per quanto applicabile.

2. Nella rappresentazione degli oneri di produzione del servizio ferroviario è garantita l'evidenza dei costi di pedaggio e del costo per il combustibile di trazione.

#### **Art. 9**

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

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico-finanziario del Contratto, le Parti procedono, di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, acquisito il consuntivo non ancora certificato dal revisore contabile dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali (del PEF - Piano Economico Finanziario) con quelli consuntivi (del CER – Conto Economico Regolatorio) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime del PEF.
2. Il CER – certificato da revisore contabile secondo quanto previsto dalla Delibera ART n. 120/2018, misura 4, punto 12 è trasmesso, unitamente alla relazione illustrativa dei suoi contenuti, alla Regione entro 120 (centoventi) giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio; eventuali differenze rispetto alle risultanze del comma 1 del presente articolo, saranno contabilizzate entro dicembre dello stesso anno. Nei medesimi termini dovranno essere trasmesse alla Regione le informazioni ed i dati secondo i formati dei contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART n. 120/2018 e delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della misura 4 della medesima Delibera.
3. Tra le risultanze del CER certificato e le previsioni del PEF è effettuato un confronto annuale per verificare l'eventuale scostamento tra essi.
4. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:
  - a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CER) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Risultato netto PEF), risulti una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola tre per cento ( $\pm 0,3\%$ ) rispetto ai Ricavi operativi del PEF, l'importo corrispondente a detto scostamento, in più o in meno, si intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in questione;
  - b) laddove il confronto di cui al precedente punto a) del presente comma, faccia registrare uno scostamento eccedente la predetta fascia ( $\pm 0,3\%$ ) e sia inferiore alla fascia della successiva lettera c) ( $\pm 5\%$ ) del presente comma, l'importo corrispondente alla parte

eccedente, scomputato delle componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi di cui all'Allegato 8, è registrato e accantonato (rispettivamente, a credito o a debito) per essere, poi, compensato alla fine del periodo regolatorio, ovvero in occasione delle verifiche intermedie con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi, ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo comma 8 del presente articolo;

c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) del presente comma, faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno cinque per cento ( $\pm 5\%$ ) dei ricavi operativi, sempre previo scomputo delle componenti di costo e ricavo, a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi, di cui all'Allegato 8, le Parti provvedono ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7, comma 1 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo, quindi, l'Allegato 4 al presente Contratto, previa trasmissione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai fini dell'assolvimento degli obblighi di cui alla delibera n. 120/2018.

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

- a) nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma, del presente articolo, e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;
- b) nel caso in cui il volume di produzione programmata (secondo le procedure previste dall'allegato 9 al contratto) dei servizi, vari all'interno del periodo regolatorio di riferimento, di oltre il  $\pm 2\%$  (più/meno due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF, nel medesimo periodo regolatorio, in termini di percorrenza;
- c) nel caso di variazioni superiori a  $\pm 50$  basis point dell'indice relativo al "costo medio ponderato del capitale investito" (WACC) di cui alla Misura 17, Allegato A alla deliberazione n. 154/2019 pubblicato annualmente dall'Autorità di regolazione dei trasporti.
- d) nei casi di adeguamenti a sopravvenute disposizioni normative, amministrative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti che comportino

- ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
- e) nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nell'eventuale adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturale, superiori a 180 giorni rispetto alle previsioni a PEF, non giustifichino o non consentano la realizzazione dei relativi incrementi e o del ripristino della produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel medesimo PEF (Allegato 4);
6. Nei casi previsti ai precedenti commi 4 e 5, le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, ove applicabile, entro 60 (sessanta) giorni dalla trasmissione del CER, prevista entro il mese di maggio. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo:
- a) sui fattori di produttività;
  - b) sul corrispettivo;
  - c) sulle tariffe;
  - d) sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 15 del Contratto;
  - e) sul livello dei servizi.
7. FAL, sulla scorta delle informazioni in proprio possesso, informa e aggiorna tempestivamente la Regione circa le eventuali variazioni delle previsioni di variazione di produzione dei servizi ferroviari presenti nel PEF (Allegato 4). Nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nei piani di adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturale, non comportino la realizzazione degli incrementi e o del ripristino di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4), nessuno degli oneri connessi a tali eventi potrà essere posto in capo a Regione.
8. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 (sessanta) giorni dall'apertura delle trattative, le stesse hanno diritto di risolvere consensualmente il presente Atto, fermo restando l'obbligo, per FAL, di garantire il servizio per i successivi 12 (dodici) mesi.
9. Al termine del terzo, sesto e nono anno di validità contrattuale, a valle della ridefinizione del PRO per il relativo periodo regolatorio triennale, le Parti effettuano una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER accantonati a credito e a debito degli anni precedenti, a norma del comma 3 del presente articolo, e definiscono la conseguente regolazione del relativo saldo.
10. Infine, la tabella di Listino Prezzi (Allegato 6) condivisa tra le Parti, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, FAL si rende disponibile ad effettuare, su richiesta della Regione - avvalendosi del predetto Listino Prezzi ogni simulazione necessaria a valutare le ricadute economiche delle richieste della Regione in merito ad eventuali variazioni dell'offerta. Nel caso in cui la Regione proceda alla richiesta di

servizi in più, non trova applicazione la previsione di cui al comma 4, lettera a) del presente articolo.

11. Entro il mese di maggio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER dell'anno precedente, le Parti procedono al consuntivo dell'esercizio in questione, registrando, come da prassi, il relativo risultato netto regolatorio e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEF. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi, ovviamente, quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.

12. Laddove al termine della compensazione finale residui un saldo totale a favore dell'una o dell'altra Parte, l'importo corrispondente è definitivamente iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando, conseguentemente, l'obbligo di regolazione del medesimo – a cura della Parte debitrice – entro i successivi 120 (centoventi) giorni.

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

#### **Art. 10**

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

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

#### **Art. 11**

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

1. L'offerta commerciale, di cui al programma di esercizio (Allegato 1), può subire modifiche e/o integrazioni.
2. Le modifiche, e/o le integrazioni, che si rendano necessarie, o opportune, in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda, o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria,

possono essere richieste sia dalla Regione, sia da FAL, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi, di cui al precedente articolo 9, comma 9 del Contratto (Allegato 6). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.

3. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura, o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa, ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, FAL può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione alla Regione e alla clientela, almeno 30 (trenta) giorni prima della variazione dell'offerta, nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato 3. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.
4. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, FAL deve assicurare un'adeguata informazione alla clientela e alla Regione.

#### **Art. 12**

##### **(Interruzione dei servizi)**

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

#### **Art. 13**

#### **(Valorizzazione commerciale)**

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

### **SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'**

#### **Art. 14**

##### **(Politica tariffaria)**

1. Per i viaggi all'interno del territorio regionale, il sistema tariffario adottato è quello vigente al momento della sottoscrizione del presente Atto in coerenza con i "principi generali in materia tariffaria" di cui all'art 26 della L.R. 18/2002.
2. La Regione, ai sensi del presente Atto, corrisponde, direttamente a FAL, l'integrale compensazione delle quote per i mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni, o titoli di gratuità, nonché da altre norme, o modifiche, al sistema tariffario, eventualmente emanate successivamente alla stipula del presente Contratto e già non contenute nel PEF, che possono essere stabiliti solo dalla Regione.
3. La Regione, inoltre, stabilisce che:
  - l'agevolazione per i ragazzi prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante, oltre i 10 anni si intenderà applicato il prezzo pieno adulti;
  - annualmente, a far data dal 1° gennaio degli anni: 2023, 2025 e dal 2027 al 2033, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente, risultasse inferiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento previsto del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente risultasse superiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento NIC previsto per legge, assorbente l'incremento dello 0,9% prospettato;
  - a far data dal 1° gennaio degli anni 2022, 2024 e 2026, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente

del 3,5% (tre virgola cinque per cento), 5% (cinque per cento) e 3,5% (tre virgola cinque per cento);

4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento e l'incremento delle tariffe di cui al precedente comma 3 del presente articolo, come previsto nel PEF, contribuiscono all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione intervenga per non effettuarli, o siano di valore inferiore a quelli previsti nel PEF, l'importo del mancato/minore adeguamento/incremento non sarà computato nel calcolo di cui all'art. 9, comma 4, lettera a).
5. I clienti sono tenuti a salire sui mezzi muniti di idoneo titolo di viaggio convalidato secondo le norme in vigore; in caso contrario, i trasgressori sono soggetti alle sanzioni di legge.
6. Gli importi delle sanzioni/regolarizzazioni/sovraprezzo alla clientela sono quelli di cui all'Allegato 5 al presente Atto. Salvo diverse e successive disposizioni, che verranno comunque indicate nella Carta dei Servizi di FAL, è prevista la possibilità di acquistare il biglietto a bordo treno senza pagamento di alcun sovraprezzo, nei casi dettagliati all'Allegato 5; negli altri casi è ammesso l'acquisto a bordo con pagamento di un sovraprezzo di 3 (tre) euro e previo avviso al capotreno.
7. FAL provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri e ha inoltre l'obbligo di comunicare alla clientela l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le modalità di regolarizzazione a bordo.
8. FAL si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutelare la sicurezza personale del viaggiatore secondo il *"Piano Operativo di sicurezza e controlleria"*, che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Detto Piano, che sarà predisposto anche con il coinvolgimento delle FF.OO., definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
9. FAL ha facoltà di adottare – decorsi 30 (trenta) giorni dalla data della comunicazione alla Regione e in assenza di opposizione da parte di quest'ultima – ulteriori azioni sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa - lavoro e casa – scuola e la mobilità turistica anche in collaborazione con gli enti locali, anche combinati con altre prestazioni o servizi, purché compatibili con il servizio gravato da OSP e con altri servizi di trasporto gravati da OSP istituiti a livello regionale, in conformità con la legge regionale 31 ottobre 2012 n. 18 *"Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale"*.
10. FAL assicura una rete di vendita, diretta e/o indiretta, in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori, anche attraverso l'estensione di progetti di *digital customer experience* ed integrazione multimodale. Secondo quanto definito nell'Allegato 2 "Servizi connessi al trasporto" e nell'Allegato 3, le condizioni minime di qualità (CMQ) e la Rete di vendita, potranno essere ridefinite, laddove migliorative.

11. Resta fermo che FAL si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione, e/o di recedere dalle integrazioni tariffarie, e/o modali, vigenti alla data del presente Atto, qualora le stesse risultino economicamente penalizzanti per FAL e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.

12. Le Parti si impegnano a sviluppare evoluzioni del sistema tariffario anche integrato, che consentano di attuare meccanismi di *pricing* differenziati per prodotto e servizio, allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta ed un progressivo incremento dei ricavi.

#### **Art. 15**

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

1. FAL si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto, ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.
2. FAL eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato 3 del Contratto. Il rispetto delle condizioni minime di qualità è verificato attraverso il monitoraggio dei servizi della qualità erogata.
3. Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta, FAL predispone, entro un anno dalla stipula del Contratto, un apposito "Piano Operativo per l'Accessibilità", coinvolgendo almeno la Regione, il Gestore dell'infrastruttura, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta. Il Piano definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ), di cui all'Allegato 3 del Contratto potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
4. FAL assicura che siano soddisfatte le condizioni minime di informazione degli utenti e dei cittadini nelle fasi precedenti e durante il viaggio. Tali informazioni sono erogate in lingua italiana e in lingua inglese. Entro un anno dalla stipula del Contratto, FAL predispone, condividendolo con la Regione, un "Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese", fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
5. FAL effettua, almeno due indagini all'anno, in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dalla clientela, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione della clientela ed all'individuazione dei necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine, FAL, deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta

esperienza e professionalità. Le Parti condividono che la rilevazione della *Customer satisfaction* si conforma ai requisiti della misura 5 della delibera ART n. 16/2018, integrando il sistema attuale, per quanto possibile e senza costi aggiuntivi, entro 3 (tre) mesi dalla sottoscrizione del Contratto, e garantendo la piena conformità a partire dal nuovo affidamento di cui FAL disporrà.

6. FAL elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente, con indicazione degli standard e degli obiettivi del Contratto, nonché gli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità (CMQ), di cui alla Delibera ART 16/2018. FAL si impegna a pubblicare, entro il 31 marzo di ogni anno, la Carta dei Servizi sul proprio sito internet. Per gli anni successivi al 2022, FAL si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il 30 ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro 30 (trenta) giorni dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si deve considerare approvata e FAL procede a pubblicarla sul proprio sito internet. FAL, in fase di elaborazione della Carta dei Servizi, provvede a coinvolgere tutti gli stakeholder interessati, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità, rappresentative dei loro interessi. FAL, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2, c. 416, lett. f) della legge n. 422/2007, si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di € 6'000,00 (euro seimila/00) le attività di cui alle lett. b), c), d) del citato articolo della medesima legge, a ristoro di spese per attività approvata dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.
7. FAL rende disponibili alla Regione, in occasione di ogni cambio di orario, i dati di orario nel formato aperto (Open data) ed editabile GTFS (General Transit Feed Specification), completo in ogni sua informazione, anche facoltativa.

#### **Art. 16**

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

1. FAL si impegna a garantire il piano di investimenti finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, all'adeguamento degli impianti di manutenzione, al potenziamento dell'infrastruttura informatica come dettagliatamente indicato nell'Allegato n. 7 del Contratto, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato.
2. Gli investimenti complessivi a carico di FAL ammontano a circa 7 milioni di euro per rinnovo del materiale rotabile dedicato al servizio di trasporto passeggeri per ferrovia oggetto del presente contratto, per un totale di 3 (tre) treni a tre casse di ultima generazione - in cofinanziamento con la Regione Puglia.
3. FAL, nell'ambito del Contratto, procede all'ammortamento del valore degli investimenti, applicando le misure regolatorie ART ed i principi contabili nazionali (OIC: Organismo Contabile Nazionale), adottati da FAL.

4. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di FAL, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico al nuovo Affidatario l'obbligo di acquistare, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile e il valore di mercato alla data di cessione, il materiale rotabile utilizzato da FAL in forza del presente Contratto. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, FAL potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo contratto di acquisto al nuovo Affidatario; in tal caso, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico a quest'ultimo l'obbligo di subentrare in detto contratto ed a restituire a FAL gli importi di corrispettivo, già liquidati al fornitore, facendosi, inoltre, carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.
5. Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da FAL, la Regione può richiedere a quest'ultima di cedere la proprietà del materiale rotabile, o nel caso in cui non sia stato ancora consegnato/collaudato, del contratto di acquisto con il fornitore, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile e il valore di mercato alla data di cessione. In tale caso, FAL si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile.
6. Il trasferimento della proprietà e il subentro al servizio sono subordinati al pagamento integrale di quanto dovuto a FAL.

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

#### **Art. 17**

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

1. FAL fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità, definite nell'Allegato 3 del Contratto, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate; inoltre FAL trasmette annualmente la relazione illustrativa di cui alla Deliberazione ART n. 120/2018, nella quale sono adeguatamente evidenziate le performance e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, ove possibile, quelle preventive.
2. FAL illustra annualmente alla Regione i risultati conseguiti. La Regione ha facoltà di chiedere a FAL tutti i chiarimenti e gli approfondimenti necessari per analizzare le motivazioni degli scostamenti accertati rispetto agli impegni assunti, in tema di miglioramento della qualità dei servizi, e per proporre le azioni correttive ritenute necessarie. Le Parti valutano il rispetto delle CMQ ed indicano le eventuali azioni di miglioramento.
3. La Regione si riserva di verificare il rispetto delle CMQ del servizio, ivi inclusa la puntualità, ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture, o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
4. Le verifiche sono formalizzate in contraddittorio con i rappresentanti di FAL.

5. Relativamente alla verifica della qualità erogata, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano al personale di FAL le evidenze negative dell'ispezione, redigendo, a conclusione della visita ispettiva, un verbale di accertamento controfirmato da entrambe le Parti, con riportate eventuali diverse indicazioni da parte del Personale di Accompagnamento FAL. La Regione provvederà ad inoltrare via pec (posta elettronica certificata) a FAL gli esiti delle verifiche, secondo le modalità stabilite al successivo articolo 17 comma 6 del Contratto.
6. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni di competenza della Regione è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione, o a rilevatori individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative e annuali.
7. FAL è tenuta a fornire i dati relativi alle frequentazioni di tutti i treni, sulla base delle risultanze delle rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi, nonché l'indice di affollamento per fascia oraria - misurato come passeggeri in piedi/metro quadrato, considerando la sola superficie utile del vagone per il viaggio in piedi (esclusa, quindi, la superficie occupata da posti a sedere e gli spazi destinati al deflusso dei passeggeri). FAL effettua dette rilevazioni in modalità manuale, con valutazione dei saliti e discesi a cura del capotreno, su una settimana di riferimento, con frequenza trimestrale (due rilevazioni per ciascuno dei periodi c.d. estivo e invernale per un totale di quattro). FAL effettua giornalmente dette rilevazioni sui treni equipaggiati con sistemi conta passeggeri e si impegna a fornire i dati, a richiesta della Regione, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione.
8. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.
9. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, FAL cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura, affinché la Regione sia abilitata con n. 1 (una) postazione per l'accesso alla consultazione via internet dei sistemi informativi di circolazione del Gestore dell'Infrastruttura con il profilo di "Committente/cliente di Impresa Ferroviaria". Per la rete gestita da FAL, la Parte si impegna entro 12 mesi dalla sottoscrizione del presente contratto a garantire il suddetto adempimento.

#### **Art. 18**

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

1. Le Parti, anche con riferimento alla Delibera ART n. 16/2018 ed alla Delibera ART 106/2018, hanno individuato le CMQ con i relativi indicatori di qualità, valori obiettivo, in funzione dei quali possono maturare premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'Allegato 3 del Contratto.

2. Nel caso di maturazione di premi, gli stessi sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.
3. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità non potrà superare il 1,5% (uno virgola cinque per cento) del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF (Allegato 4). Qualora le riduzioni/mitigazioni delle penali superassero, nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali dell'anno successivo. In nessun caso, comunque, gli importi delle riduzioni/mitigazioni delle penali potranno determinare per FAL un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4, comma 6 del D.Lgs. 70/2014, è consentita l'applicazione di penali a FAL solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.
4. La Regione e FAL si danno reciprocamente atto che le CMQ e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Reg. 1371/2007. Le somme che FAL dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Reg. 1371/2007 vanno a ridurre in maniera corrispondente gli importi delle eventuali penali.
5. Il sistema delle penalità ha lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro di eventuali disagi e danni e, in particolare, i relativi importi economici possono essere utilizzati dalla Regione, a beneficio della clientela, anche, eventualmente, in forma di buoni sconto (indennità per abbonati), da intendersi convenzionalmente emessi a compensazione delle indennità da ritardo, previste all'art. 17 del citato Reg. 1371/2007. Per la determinazione dell'indennità per abbonati è utilizzato l'indicatore di scostamento orario entro cinque minuti a destino, misurato per linea e per mese, considerando tutte le cause di ritardo.
6. Ai fini della contestazione della violazione che può dar luogo a penale, la Regione provvede ad inoltrare, a mezzo pec, l'avviso di violazione entro 10 (dieci) giorni dalla data di accertamento della medesima. FAL, entro 10 (dieci) giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, può produrre alla Regione le proprie controdeduzioni via pec. La Regione, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 10 (dieci) giorni dal ricevimento delle medesime e comunque, entro 60 (sessanta) giorni dalla data di avviso della violazione, provvede ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata, corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da FAL.

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

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

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

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, potrà istituirsi anche su richiesta di una delle Parti un "Tavolo Tecnico di Gestione del Contratto", paritetico e tematico, composto da:

- a) due rappresentanti di FAL;
  - b) due rappresentanti della Regione.
2. Nell'ambito del tavolo, le Parti si confrontano sull'interpretazione e sull'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali e all'esame dei Piani di cui agli articoli 14 e 15, nonché al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all'applicazione delle penali e delle riduzioni/mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale, agli adempimenti relativi al riequilibrio economico-finanziario del Contratto, nonché alla verifica sullo stato di attuazione del programma di investimenti, di cui al precedente articolo 15 del Contratto.
  3. Il tavolo è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di FAL.

#### **Art. 20**

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

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

#### **Art. 21**

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

1. La presente scrittura privata non autenticata, sottoscritta digitalmente, è esente da registrazione fino al caso d'uso, ai sensi dell'articolo 5 del DPR 26 aprile 1986 n. 131.
2. Il presente Contratto, sarà registrato in caso d'uso, secondo la disciplina applicabile.
3. L'imposta di bollo relativa al presente contratto è a carico di FAL ed, ai sensi del DPR n. 642/72, è assolta a mezzo versamento con mod. F24 (cod. tributo: 1552), effettuato in data 29/12/2021 per € 592,00 (euro cinquecentonovantadue/00).

#### **Art. 22**

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

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle Parti agli impegni assunti nel Contratto, che si rivelino tali da pregiudicarne in modo rilevante la prosecuzione, l'altra Parte potrà comunicare la propria intenzione di risolvere il Contratto per inadempimento, assegnando alla Parte inadempiente un termine per porvi rimedio. Decorso inutilmente tale termine, il Contratto sarà dichiarato risolto. In

ogni caso di cessazione anticipata degli effetti del presente Contratto, ciascuna Parte si impegna a corrispondere all'altra gli importi economici eventualmente necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, incluso il profitto ragionevole (ai sensi del Reg. 1370), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 9, commi 12. Il versamento dalla Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche che saranno definite, e, comunque, entro, e non oltre, 6 (sei) mesi dalla risoluzione.

2. In particolare la Regione, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrono i seguenti inadempimenti:
  - a. abbandono o sospensione ingiustificato del servizio;
  - b. ingiustificate e gravi, reiterate o permanenti irregolarità nell'esercizio che ne compromettano la regolarità o la sicurezza;
  - c. grave violazione delle prescrizioni dettate dagli Enti competenti nell'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio;
  - d. superamento della soglia per le penali secondo quanto definito dall'ART nella Delibera 16/2018, Misura 4, punto 7, prima dell'abbattimento di cui al comma 3 del l'Articolo 18 del Contratto;
  - e. mancata ottemperanza a norme imperative di legge o regolamentari ed in particolare nel caso di sostituzione, anche parziale, di terzi nella gestione del servizio, ove questa non sia autorizzata dalla Regione;
  - f. qualora FAL sia sottoposta a procedura di fallimento, oppure ad altra procedura concorsuale di liquidazione;
  - g. qualora FAL perda i requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente in materia di rilascio della licenza ferroviaria;
  - h. La Regione risolve il Contratto nei seguenti casi:
    - qualora, nei confronti di FAL sia intervenuta la decadenza dei requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente, per aver prodotto falsa documentazione o dichiarazioni mendaci;
    - qualora, nei confronti di FAL sia intervenuto un provvedimento definitivo che dispone l'applicazione di una o più misure di prevenzione di cui al codice delle leggi antimafia e delle relative misure di prevenzione, ovvero sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i reati di cui all'articolo 80 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss. mm. ed ii.
  - i. inadempimento, da parte di FAL, delle obbligazioni previste all'art. 28;
3. In particolare FAL, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrono i seguenti inadempimenti:

- a. nel caso di tardivo pagamento di tre rate trimestrali consecutive rispetto ai termini di cui al precedente articolo 7;
  - b. nel caso in cui la Regione non assicuri a FAL il corrispettivo annuo minimo garantito di cui al precedente articolo 10, comma 3;
4. A seguito della risoluzione conseguente all'inutile decorrenza del termine fissato ai sensi del comma 1 del presente articolo, FAL è tenuta comunque al proseguimento del servizio alle medesime condizioni di cui al presente Contratto per i primi 12 (dodici) mesi successivi alla sopra richiamata decorrenza. Durante il predetto periodo, le Parti concorderanno le condizioni tecniche, economiche e finanziarie del successivo periodo di continuità del servizio che non potrà comunque superare il limite temporale previsto dalla norma applicabile.
5. È vietata, a pena di nullità, la cessione del Contratto. Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico - organizzativo ed economico-finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti casi:
- a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione societaria di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.;
  - b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Amministrazione regionale.

#### **Art. 23**

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

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

#### **Art. 24**

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

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

#### **Art. 25**

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

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

#### **Art. 26**

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

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

#### **Art. 27**

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

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

#### **Art. 28**

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

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

#### **Art. 29**

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

1. Le Parti si impegnano a rispettare i principi contenuti nei rispettivi Codici Etici/Disciplinari. Detti Codici, seppur non allegati al presente Atto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.
2. In caso di violazione da parte di FAL del proprio Codice Etico e/o da parte della Regione delle seguenti norme: L. 6 novembre 2012, n. 190 “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell’illegalità nella Pubblica Amministrazione”, DPR 16 aprile 2013, n. 62 “Codice di comportamento dei dipendenti pubblici”, entrambe le Parti avranno il diritto di risolvere il presente Atto, ai sensi e per gli effetti, dell’art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

#### **Art. 30**

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

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

#### **Art. 31**

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

1. Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, e successive modifiche ed integrazioni, in considerazione del Regolamento UE n. 2016/679, si riporta quanto segue.
2. Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all’esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali acquisiti nella fase di gestione per le finalità amministrative e/o contabili e per la corretta esecuzione di tutto quanto previsto, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. n.196/2003, così come modificato dal D.Lgs. n. 101/2018 e s.m. e i., in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.
3. Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di

affidamento ed esecuzione del presente Contratto (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).

4. I dati personali raccolti nell'ambito della fase di esecuzione del presente Contratto rientrano nelle categorie dei "Dati Comuni" acquisiti direttamente dalle Parti contraenti o dai dipendenti dei contraenti: dati anagrafici, dati di contatto.
5. I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.
6. Per la Regione Puglia il titolare del Trattamento dei Dati è "Regione Puglia" Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI, rappresentata dal Presidente, rappresentante designato al trattamento per conto del Titolare è il Dirigente pro-tempore della Sezione Trasporto Pubblico Locale e intermodalità, ing. Carmela Iadaresta, contattabile all'indirizzo mail: c.iadaresta@regione.puglia.it, con sede legale in Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI. Per la Regione Puglia il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è la dott.ssa Rossella CACCAVO contattabile all'indirizzo mail: rpd@regione.puglia.it.
7. Per FAL, il Titolare del Trattamento è Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., con sede legale e amministrativa in Bari, corso Italia, 8. Per FAL il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è il dott. Vito Chieti, contattabile all'indirizzo e-mail: dpo.fal@prospettivehitech.com;
8. I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguitamento delle finalità di che trattasi. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.
9. Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personalini. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

#### **Art. 32**

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

1. La Regione è tenuta al rispetto della normativa di settore riguardante le pubbliche amministrazioni in materia di sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici, ed in particolare della Circolare Agenzia per l'Italia Digitale del 17 marzo 2017 n. 1/2017 e eventuali s.m.i. contenente le "Misure minime di

*sicurezza ICT per le pubbliche amministrazioni”* (G.U. Serie Generale n. 79 del 04/04/2017) e dà atto di avere proceduto alla implementazione delle misure ivi previste.

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

### **Articolo 33**

#### **(Disposizioni finali)**

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

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Puglia \_\_\_\_\_ (ing. Carmela IADARESTA)

Per Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. (Avv. Rosario ALMIENTO) \_\_\_\_\_

Allegati al presente Atto:

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

denominazione Treno	origine (fermata Partenza)	destinazione (fermata Arrivo)	Ora partenza	Ora arrivo	lunghezza_r elazione [km]	tempo percorrenza [minuti]	Velocità commerciale	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti totali	gg circolazione/a nno	Treni*km/anno	periodicità	servizio sostitutivo
101	BARI	GRAVINA	05.10	06.34	60,055	84	42,90	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72	LMMGVS	
103	BARI	GRAVINA	06.16	07.46	60,055	90	40,04	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
105	BARI	GRAVINA	07.49	09.15	60,055	86	41,90	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
107	ALTAMURA	GRAVINA	08.26	08.37	11,710	11	63,87	0	ST	1	152	303	304	3.559,84	LMMGVS	
109	BARI	GRAVINA	09.57	11.20	60,055	83	43,41	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
111	BARI	GRAVINA	10.47	12.12	60,055	85	42,39	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72	LMMGVS	
113	BARI	GRAVINA	11.32	12.56	60,055	84	42,90	8	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
115	BARI	GRAVINA	12.37	14.01	60,055	84	42,90	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
117	BARI	GRAVINA	13.39	15.03	60,055	84	42,90	9	ST - SB	2	250	487	281	16.875,46	LMMGVS	
119	BARI	GRAVINA	14.02	15.24	60,055	82	43,94	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72	LMMGVS	
121	BARI	GRAVINA	14.46	16.10	60,055	84	42,90	8	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
123	BARI	GRAVINA	15.39	17.05	60,055	86	41,90	10	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
125	BARI	GRAVINA	16.53	18.17	60,055	84	42,90	10	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
127	BARI	GRAVINA	17.40	19.06	60,055	86	41,90	9	ST	1	152	303	281	16.875,46	LMMGVS	
129	BARI	GRAVINA	18.06	19.30	60,055	84	42,90	10	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
131	BARI	GRAVINA	19.16	20.41	60,055	85	42,39	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72	LMMGVS	
133	BARI	GRAVINA	20.01	21.25	60,055	84	42,90	8	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
135	BARI	GRAVINA	20.52	22.17	60,055	85	42,39	8	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
137	BARI	GRAVINA	21.26	22.49	60,055	83	43,41	9	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
139	BARI	GRAVINA	22.14	23.34	60,055	80	45,04	8	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	SI (fino al 31/03/2022)
100	GRAVINA	BARI	4.46	6.05	60,055	79	45,61	8	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	SI (fino al 31/03/2022)
102	GRAVINA	BARI	5.47	7.11	60,055	84	42,90	9	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
104	GRAVINA	BARI	6.07	7.31	60,055	84	42,90	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72	LMMGVS	
106	GRAVINA	BARI	6.41	8.01	60,055	80	45,04	9	ST - SB	2	250	487	304	18.256,72	LMMGVS	
108	GRAVINA	BARI	7.20	8.47	60,055	87	41,42	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
110	GRAVINA	BARI	7.53	9.13	60,055	80	45,04	8	ST	1	152	303	281	16.875,46	LMMGVS	
112	GRAVINA	BARI	8.09	9.33	60,055	84	42,90	9	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
114	GRAVINA	BARI	8.47	10.09	60,055	82	43,94	8	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
116	GRAVINA	BARI	9.32	10.57	60,055	85	42,39	8	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
118	GRAVINA	BARI	10.14	11.42	60,055	88	40,95	9	ST	1	152	303	281	16.875,46	LMMGVS	
120	GRAVINA	BARI	11.26	12.49	60,055	83	43,71	9	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
122	GRAVINA	BARI	12.28	13.50	60,055	82	43,94	9	SB - ST	2	250	487	304	18.256,72	LMMGVS	
124	GRAVINA	BARI	13.34	14.58	60,055	84	42,90	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
126	GRAVINA	BARI	14.15	15.49	60,055	94	38,33	10	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
128	GRAVINA	BARI	15.41	17.05	60,055	84	42,90	8	SB - ST	2	250	487	304	18.256,72	LMMGVS	
130	GRAVINA	BARI	16.20	12.00	60,055	92	37,17	10	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
132	GRAVINA	BARI	17.32	19.01	60,055	89	40,49	10	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
134	GRAVINA	BARI	18.41	20.12	60,055	91	39,60	9	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
136	GRAVINA	BARI	19.42	21.05	60,055	83	43,41	9	ST - ST	2	304	606	304	18.256,72	LMMGVS	
138	GRAVINA	BARI	20.58	22.24	60,055	86	41,90	8	ST	1	152	303	304	18.256,72	LMMGVS	
140	GRAVINA	BARI	21.48	23.12	60,055	84	42,90	9	SB - ST	2	250	487	304	18.256,72	LMMGVS	

**Servizi Connessi – Rete di vendita diretta:e biglietterie Self service**

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

- a) le biglietterie di stazione,
- b) le emettitrici self-service
- c) i rivenditori privati autorizzati
- d) il sito [www.ferovieappulolucane.it](http://www.ferovieappulolucane.it),
- e) App (gratuita) FAL tecnologia ANDROID e Tecnologia IOS

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

### 1. Biglietterie

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

I titoli di viaggio F.A.L., s.r.l. tutti da considerarsi personali ed incedibili, possono essere acquistati :

- 1) Presso le rivendite di stazione fornite di postazione banco vendita informatizzata, ubicate all'interno degli impianti ferroviari di:**

<b>Elenco biglietterie di Stazione il presente elenco riporta il numero di emettitrici da banco e di self service</b>	
Bari C.le/Scalo - Policlinico Ditta Todisco	Sportelli
	1
	self
	4

Modugno Ditta Spagnolo Sergio	Piazza Casavola , n.2 Orario Circolazione Treni Tel. 080/5367500 Interno Stazione FAL di Modugno	Sportelli
		1
		self
		1
Palo del Colle Ditta 4M Ditta Balzano	Interno Stazione FAL di Palo - Piazzale Guaccero s.n. Orario Circolazione treni cell. 3479305451	Sportelli
		1
		self
		1
Binetto	Via Stazione ,87 Interno Stazione Binetto Orario Circolazione Treni	Sportelli
		self
		1
Grumo Appula Ditta Presa Antonio	Interno stazione FAL di Grumo Appula Via Rella,86 cell. 347/7639801 Orario Circolazione treni	Sportelli
		1
		self

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

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

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

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

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

#### CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE - Tabella 1

Linee	Diretrici
<b>Linea 1</b> - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del CdS nel giorno medio feriale > al 20%	<b>Bari-Gravina</b>
<b>Linea 2</b> - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell'ambito del CdS nel giorno medio feriale <= al 20%	<b>Altamura-Gravina</b>

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

Sono fermate gli impianti non ricadenti nella definizione di cui al punto precedente, appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni.

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

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

#### STAZIONI E FERMATE – Tabella 2

STAZIONI/FERMATE	TIPOLOGIA (A -B- C)	STAZIONE INTERMEDIA RILEVANTE
Bari Centrale	A	SI
Bari Scalo	C	NO

Bari Policlinico (fermata)	B	NO
Modugno (fermata)	A	SI
Palo del Colle	A	SI
Binetto	C	NO
Grumo Appula	B	NO
Toritto	B	NO
Mellitto	C	NO
Pescariello	C	NO
Altamura	A	SI
Gravina	B	SI (interscambio)

Sono stazioni rilevanti tutte le stazioni di tipo A, e le sole stazioni di tipo B e C in corrispondenza delle quali è programmato l'interscambio con altre modalità di trasporto.

Le Stazioni intermedie rilevanti saranno considerate nella misurazione della puntualità a partire dal cambio orario di dicembre 2022 previo adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte del gestore della infrastruttura ferroviaria e/o del gestore nazionale e della revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e i gestori suddetti.

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

## PENALI

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

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

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

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

Le parti concordano che gli importi unitari delle penali/mitigazioni di cui al presente allegato saranno adeguati, a partire dall'anno successivo al primo, al tasso di inflazione reale desunto dal Documento di Economia e Finanza (DEF) di ciascun anno.

## Definizioni

Coefficiente di mitigazione  $K_x$  (rif.to Misura 4, Delibera ART n. 16/2018):

- $K_x = 1$  se il rapporto tra il [valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e il [valore medio dell'anno precedente] è  $\leq 0$ ;
- Pari al complemento ad 1 se il rapporto di cui sopra è  $> 0$ ;

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

#### Coefficiente di gradualità

Il Coefficiente di gradualità (rif.to Misura 4, Delibera ART n. 16/2018) è pari a:

0.8 per il 2022;

1 per i successivi restanti anni di validità del contratto;

Mitigazioni (rif.to Misura 4, Delibera ART n. 16/2018): in caso di superamento dell'obiettivo di over-performance possono essere applicate le mitigazioni previste nel presente documento.

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

#### Offerta di posti – (Misura 6)

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

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

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

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

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

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

Per ogni non conformità, come da dichiarazione di FAL, è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta/00) a treno nelle more che FAL completa la messa a disposizione di una utenza di consultazione per la Regione del proprio sistema di monitoraggio della circolazione previsto entro il 1 gennaio 2023.

Sudetta dichiarazione da parte di FAL avverrà con cadenza mensile, da inviare entro il mese successivo a quello di riferimento.

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

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

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

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

#### **Regolarità del Servizio:**

L'indice di regolarità del servizio ferroviario (%RT) è calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituti, ed il numero dei treni programmati nel mese, dove:

**Treni effettuati regolarmente** = numero dei treni programmati, sottratti:

- Treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne, se non adeguatamente sostituti;
- Treni parzialmente o totalmente soppressi imputabili a FAL o al Gestore dell'infrastruttura, se non adeguatamente sostituti;
- Treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituti;
- Treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

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

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

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

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

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

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

dove:

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

T<sub>r,i</sub> = numero dei treni arrivati a destinazione, comprensivi anche dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI, ma adeguatamente sostituiti.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

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

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

Regolarità del servizio: valori annuali over-performance	CMQ 2022-2033
%	99,80

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

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI) si fa riferimento alla classificazione definita dalla FICHE UIC 450-2.

### Puntualità

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

Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello

programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

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

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

**Treni arrivati con ritardo:** numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, un ritardo superiore a 5 minuti, per cause GI, FAL, come individuate dal GI. Il treno che consuntiva un ritardo superiore a 5 minuti a destino e in una o più stazioni intermedie rilevanti, viene computato una volta sola.

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

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

dove per ogni linea L:

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

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

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI) si fa riferimento alla classificazione che recepisce la codifica europea delle cause di ritardo “Fiche UIC 450-2-Edizione 2009”.

L'indicatore % OS si misura per:

servizio relativo a domanda di trasporto rilevante (fascia oraria **6:00-9:00 in arrivo e fascia oraria 17:00-20:00 in partenza**), dal **lunedì al venerdì**;

servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante (totalità dei treni al netto di quelli a domanda rilevante), **tutti i giorni della settimana**.

Puntualità del servizio: valori mensili	CMQ 2022 Estesa agli anni successivi se il dato di consuntivo 2022 è minore di.	CMQ 2023 - 2033 Nel caso in cui il dato di consuntivo sia >= al CMQ dell'anno precedente.
Linea 1 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	91,00	+ 0,1 punto
Linea 1 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	91,00	+ 0,1 punto
Linea 2 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	91,00	+ 0,1 punto
Linea 2 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	91,00	+ 0,1 punto

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di mitigazione (Kx): pari a 1;

Coefficiente di gradualità pari a:

0,5 per il primo anno di validità (2022);

0,8 per il secondo anno (2023);

1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).

Importo unitario mensile della penale:

Linee 1/2 domanda rilevante: 150,00€ (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale in meno;

Linee 1/2 domanda non rilevante: 100,00 € (Euro cento/ 00) per ogni decimo di punto percentuale in meno.

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

Puntualità del servizio: valori mensili over-performance	2022	2023 - 2033
Linea 1 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	92,00	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linea 1 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	92,00	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linea 2 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	92,00	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linea 2 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	92,00	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale

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

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

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

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

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche *conformi*; qualora le informazioni siano *non conformi*, vengono considerate come non presenti. Con riferimento al punto 25 della Tabella successiva “Documenti di rendicontazione attestanti i risultati ambientali (...)” si stabilisce che le penali potranno essere applicate a partire dal 2023; nel 2022 FAL si impegna ad individuare ed attuare le azioni necessarie per la elaborazione e pubblicazione del report richiesto.

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

Per ogni singola non conformità a carico di FAL rilevata dalla Regione, rispetto alla tabella sotto riportata, è applicata una penale pari a 25,00 € (Euro venticinque/00).

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

	Nr Ordine	Tipologia di informazione	Biglietteria in stazione	Biglietteria self service	Contact center	Sito internet	Mobile APP	Agenzie di viaggio	Punti vendita convenzionati
STATICHE	1	Condizioni generali di trasporto	x		x	x		x	
	2	Indicazione delle modalità di consultazione delle Condizioni Generali di Trasporto		x			x		
	3	Modalità di acquisto dei titoli di viaggio incluse quelle di acquisto a bordo treno	x		x	x	x		
	4	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza	x	x	x	x	x	x	
	5	Indicazione dei canali di contatto per la richiesta di informazioni da parte dell'utenza	x			x	x		
	6	Sistema tariffario vigente: livelli, articolazione, sconti quantità (abbonamenti), integrazione con altri biglietti (riferimenti legislativi o regolamentari, criteri e formule di calcolo, esemplificazioni per distanze chilometriche); costo eventuali servizi aggiuntivi	x		x	x			
	7	Modalità di consultazione della carta dei servizi	x		x	x	x		
	8	Modalità di convalida dei biglietti e le sanzioni applicabili ai viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio valido	x	x	x	x	x	x	
	9	Orari di partenza e arrivo dei treni	x	x	x	x	x	x	x
	10	Disponibilità di servizi a bordo dei treni	x	x	x	x	x	x	x
	11	Disponibilità di posti in prima e seconda classe, carrozze letto e cuccette	x	x	x	x	x	x	x
	12	Procedure per recupero dei bagagli e oggetti smarriti	x		x	x	x		
	13	Condizioni di accesso per biciclette e animali domestici	x	x	x	x	x	x	x
	14	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR	x	x	x	x	x		
	15	Modalità di richiesta per assistenza a bordo ed in stazione e tempistiche necessarie per prenotazione dei servizi dedicati a PMR	x		x	x			
	16	Orari e condizioni per viaggio più veloce	x	x	x	x	x	x	x

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

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

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

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

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

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

FAL attesta la programmazione della diffusione delle informazioni alla Regione annualmente.

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

TABELLA 2. *Informazioni Statiche*

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

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

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

### Livelli minimi di trasparenza (Misura 10)

Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, FAL e la Regione Puglia pubblicano sui rispettivi portali web le seguenti informazioni e documenti:

- Contratto di servizio e allegati in vigore corredata da uno schema di sintesi dei principali elementi contrattuali, con particolare riferimento a:
  - corrispettivo totale annuo (*in euro*);
  - compensazione finanziaria annua (*in euro*);
  - finanziamenti erogati per acquisto di rotabili (valore assoluto e % copertura costo assoluto);
  - compensazioni annue per utenze agevolate o esentate (*in euro*);
- carta della qualità dei servizi in vigore;
- schemi dei questionari utilizzati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;
- consuntivo annuale delle penali contrattuali pagate alla Regione, suddivise per indicatore della qualità;
- tutti i livelli consuntivi relativi agli indicatori individuati;
- principali indicatori gestionali, con riferimento a:
  - numero passeggeri trasportati e pax·treni·km;

- ii) prezzo medio (ricavi da bigliettazione / n°pax);
- iii) distribuzione del parco rotabile per età o classe ambientale;
- iv) *Coverage ratio*: margine di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico.

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

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

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

FAL attesta annualmente l'avvenuta pubblicazione delle informazioni alla Regione.

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

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

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

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

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

Si definiscono **“stazioni dotate di adeguati canali di vendita”** le stazioni ove è disponibile, oltre ai canali telematici (sito internet, sito mobile, App), almeno uno dei seguenti canali a terra:

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

Nelle stazioni sprovviste sarà possibile acquistare il biglietto a bordo senza maggiorazione, avvisando il capotreno all'atto della salita.

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

Dotazione adeguata di canali di vendita – stazioni/fermate	CMQ 2022 - 2023 %	CMQ 2024- 2033 %
%ACV annuale Tipologia A	100	100
%ACV annuale Tipologia B	100	100
%ACV annuale Tipologia C	75	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

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

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

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

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

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

coefficiente di gradualità pari a:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Funzionamento biglietterie automatiche (%BAUT)	CMQ %
% BAUT annual TipologiaA	100
% BAUT annual Tipologia B	100
% BAUT annual TipologiaC	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

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

Nelle stazioni dotate di biglietteria si verifica il rispetto dell'orario di apertura al pubblico rispetto a quanto programmato e comunicato alla Regione e riportato sui canali informative di FAL.

L'indicatore **biglietterie** assume, per ogni singolo evento rilevato, il valore 1 in rispetto dell'orario di apertura al pubblico e valore 0 in caso contrario.

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

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

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

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

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

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

Di seguito si riportano gli interventi di pulizia garantiti da Ferrovie Appulo Lucane:

Classe di intervento	Frequenza Minima (interventi eseguiti sede di appalto)	Obiettivo	Descrizione

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

**Le località sede delle attività di pulizia sono:** Bari Centrale, Bari Scalo, Altamura, Gravina.

Non tutte queste sedi consentono lo svolgimento di tutte le attività previste.

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

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

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

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

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

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

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

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

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

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

TABELLA 4. *Pulizia del materiale rotabile: classi di intervento*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La penale si applica qualora non si dovesse provvedere al ripristino entro le 48 ore successive alla rilevazione stessa. A partire dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi automatici aziendali, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei moduli treno dotati di impianto di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionante per ogni treno commerciale effettivamente circolato. Detto indicatore è calcolato come rapporto tra i moduli treno con impianto di climatizzazione funzionante e il totale dei moduli treno dotati di impianto di climatizzazione di tutti i treni circolati. L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

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

Funzionamento impianti di climatizzazione	CMQ %
%CLI_FN flotta	100

|

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

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

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

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
----------------------	----------	-------------	--------

<b>Toilette</b>	Il servizio si intende reso quando le toilette presenti o almeno la metà di queste (se presenti più toilette comunque accessibili) risultano in servizio/accessibili	Ad evento accertato	500,00 € (Euro cinquecento/00) per treno
-----------------	--	---------------------	--

La toilette risulta in servizio/ accessibile quando:

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

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

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

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

Accessibilità e funzionamento delle toilette	CMQ 2022 - 2033 %
% WC_AFN intera flotta	100

L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

### Indicatore %SPMR Disponibilità e fruibilità di servizi PMR (Misura 13)

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

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
PMR	Il servizio si intende reso quando sui treni indicati in Orario da relativo pittogramma sui moduli treno contrassegnati da apposito simbolo è presente, conforme ed utilizzabile, dotazione PMR, salvo casi di vandalismo	Ad evento accertato	200,00 € (Euro duecento/00) per singola infrazione

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi aziendali di FAL per la misurazione del servizio dei treni commerciali circolanti con moduli treno (casse) non conformi, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei treni fruibili alle PMR e i treni totali programmati come accessibili alle PMR (indicati accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato), calcolato per linea per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili del rapporto tra il numero di corse mensili accessibili e fruibili e le corse mensili programmate accessibili:

$$\%SPMRL = (n^o \ di \ corse \ mensili \ accessibili \ e \ fruibili / n^o \ di \ corse \ mensili \ programmate \ accessibili) \times 100$$

**Numero di corse mensili accessibili e fruibili:** numero di corse mensili effettuate con materiale rotabile omologato accessibile a passeggeri PMR, che garantisca anche l'utilizzo del treno da parte di passeggeri con sedia a rotelle. In particolare, ai fini dell'indicatore la corsa è considerata accessibile se è risultato presente e utilizzabile il 100% dei posti con priorità e degli spazi per sedie a rotelle e, se presenti, è risultato funzionante e utilizzabile il 100% delle pedane retrattili.

**Numero di corse mensili programmate accessibili:** totalità delle corse indicate accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato.

Disponibilità e fruibilità di servizi PMR - annuo	CMQ %
%SPMR	100

L'indicatore sarà determinato, relativamente a quanto qui indicato suscettibile di guasto, considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

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

#### Indicatore %PAF Porte di accesso funzionanti

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

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

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

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

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

**Treno con porte funzionanti:** treno che presenta contemporaneamente il 100% delle porte laterali funzionanti e, se presenti, il 100% delle porte intercomunicanti funzionanti.

Treno con porte funzionanti -annuo	CMQ %
%PAF – intera flotta	100

L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra l'apertura dell'avviso guasto e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

In considerazione della circostanza che il materiale rotabile non è dedicato a singole linee, si procede al calcolo dell'indicatore in funzione della tipologia di flotta.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

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

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

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

Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli) - annuo	CMQ 2022 - 2033 %
% SBICI - linea 1	100%
% SBICI - linea 2	100%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2022);
  - 0,8 per il secondo anno(2023);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2024 -2033).
- Importo unitario della penale di 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per SBICI.

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

## **TABELLA A - CHECK LIST PULIZIE**

 <p>REGIONE PUGLIA SERVIZIO PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE UFFICIO CONTROLLO E REGOLARITÀ SERVIZI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</p>		VERBALE ISPETTIVO del _____													
SOCIETÀ _____		TRENO N. _____		TRATTA _____		PART. ORE _____		ARR. ORE _____							
	CARROZZA		CARROZZA		CARROZZA		CARROZZA		CARROZZA		CARROZZA		CARROZZA		
	N. _____		N. _____		N. _____		N. _____		N. _____		N. _____		N. _____		
	PULIZIA ESTERNA	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	INC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>		
	PULIZIA INTERNA	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	INC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>		
	PULIZIA SEDI/	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	INC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>		
	SERVIZI IGIENICI	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	INC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>		
	RISCACCIO/	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	INC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>		
	PIORTE ACCESSO/	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	INC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>		
PIORTE INTERNE	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	INC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>			
Stazione di _____ pulizia locali/ C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> biglietterie n. _____ funzionanti/ _____ serv. igienici C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>															
OSSERVAZIONI _____															
<hr/> <hr/> <hr/>															
I FUNZIONARI REGIONALI								IL RAPPRESENTANTE DELLA SOCIETÀ							

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

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

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

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

In caso di mancato rispetto dei quanto indicato all'articolo 9 del Contratto, circa i tempi e le modalità di invio del CER, della relazione illustrativa, dei formati di contabilità regolatoria, delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della Misura 4 della Delibera ART n. 120/2018, nonchè delle certificazioni a corredo, sarà applicata una penale pari a € 250,00 (euro duecentocinquanta/00) per ogni giorno di ritardo.

## PREMI

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

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

<b>RISULTATO PREMIATO</b>	Incremento o mantenimento della <i>Customer Satisfaction</i> su più indici ed obiettivi.
<b>METODO DI VERIFICA</b>	Indagini di <i>Customer Satisfaction</i> di cui all'art. 15 comma 5 del Contratto.
<b>ANNI IN CUI È PAGATO IL PREMIO</b>	Tutti gli anni.
<b>ENTITÀ MASSIMA DEL PREMIO</b>	Valore non superiore a quello accantonato per ogni anno.
<b>ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA PREMIANTE</b>	5.000,00 € (Euro cinquemila/00) + IVA per il raggiungimento dell'obiettivo (+2 pp) per ciascun item di cui ai punti successivi rispetto all'anno precedente.
<b>MODALITÀ DI RILEVAZIONE DELLA SODDISFAZIONE</b>	<p>Saranno utilizzate le ricerche di mercato per la rilevazione della <i>Customer Satisfaction</i> dei treni di FAL che si effettua ogni anno con l'obiettivo di garantire un monitoraggio sistematico dei principali indicatori di Qualità Percepita in relazione alle diverse componenti del servizio offerto.</p> <p>Il metodo di indagine ha le seguenti caratteristiche:</p> <p>Verranno effettuate 2 rilevazioni nel corso dell'anno; ogni rilevazione sarà effettuata durante un periodo massimo di circa 3 settimane;</p> <p>La numerosità del campione è prevista di almeno 2000 interviste andate a buon fine per ciascuna delle rilevazioni, per un totale di almeno 4.000 interviste;</p> <p>Le valutazioni vengono espresse con un voto su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione: ai fini dell'attribuzione del presente premio le votazioni rilevate prese in considerazione saranno quelle pari o superiori a 7, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018.</p>

<b>DIMENSIONE MINIMA DEL CAMPIONE</b>	Per l'assegnazione del premio saranno utilizzati i risultati di tutte le interviste andate a buon fine (questionari completati con tutte le risposte) effettuate da FAL nel corso dell'anno, anche suddivise in più rilevazioni, che comunque non potranno essere inferiori a 1
<b>VALORE BASE</b>	L'ultima indagine del 2021 sarà utilizzata come base per rilevare il livello di soddisfazione iniziale da migliorare o mantenere.
<b>SOGLIA MINIMA PER IL RICONOSCIMENTO DEL PREMIO</b>	Il premio non viene assegnato se le percentuali di viaggiatori soddisfatti (pari o superiori a 7, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018) sono inferiori a valori minimi stabiliti.
<b>CALCOLO DEL PREMIO SPETTANTE IN BASE AI RISULTATI DELLE INDAGINI</b>	Il premio viene assegnato se la percentuale dei viaggiatori soddisfatti aumenta di 2 pp per ogni seguente item rispetto all'anno precedente:  Viaggio nel complesso Pulizia Puntualità

**Incentivo per incremento dei viaggi effettuati:**

<b>RISULTATO PREMIATO</b>	Aumento dei viaggi effettuati misurati come numero dei biglietti/ abbonamenti venduti.
<b>METODO DI VERIFICA</b>	Rilevazione delle vendite da parte di FAL
<b>AMBITO DI APPLICAZIONE</b>	Regione Puglia
<b>DEFINIZIONE DEL VALORE BASE</b>	Valore ricavi da mercato di cui al PEF.
<b>ANNI IN CUI È PAGATO L'INCENTIVO</b>	Tutti gli anni.
<b>PREMIO</b>	€ 35.000,00 (Euro trentacinquemila/ 00) + IVA, comunque non superiore agli importi accantonati a debito per FAL.
<b>CONDIZIONE PER IL PAGAMENTO DELL'INCENTIVO</b>	Il premio viene assegnato nel caso in cui i ricavi da mercato, al netto dell'effetto degli incrementi tariffari, superino quanto previsto a PEF dell'1%. Detto premio sarà riconosciuto solo nel caso in cui la previsione della lett. a) comma 4 dell'art. 9 del Contratto sia favorevole alla Regione, oppure, nel caso in cui si ricada nella lett. b) comma 4 dell'art. 9 cit. con scostamento a favore di FAL di importo superiore al valore del premio stesso e comunque in caso di scostamento sfavorevole.
<b>MODALITÀ DI CALCOLO DEL MAGGIOR INTROITO</b>	Confronto ricavi da CER con ricavi da PEF per l'anno di riferimento.

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

- Piano di intervento servizi sostitutivi (Misura 7) ;
- Piano operativo sicurezza e controlleria (Misura 14);
- Piano operativo per l'accessibilità (Misura 13);
- Piano operativo lingua inglese (Misura 8);
- Piano vendita e info (Misura 11);
- Piano di accesso al dato (Misura 3, punto 8);
- Piano di miglioramento e monitoraggio (Misura 3, punto 4);
- Relazione sulla dotazione degli impianti di climatizzazione e toilette (Misura 12).

## PEF: PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO

Sintesi Conto Economico Puglia - Valori in Mgl €	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ricavi da Mercato	1'646	3'038	3'127	3'452	3'777	3'925	4'003	4'084	4'165	4'249	4'372	4'460
Ricavi da Contratto di Servizio	9'939	9'748	10'639	11'393	11'970	11'362	10'884	10'524	10'854	10'914	10'398	10'664
Altri Ricavi e Prestazioni	119	128	140	158	184	185	186	187	188	189	190	191
<b>Ricavi Operativi</b>	<b>11'704</b>	<b>12'914</b>	<b>13'905</b>	<b>15'003</b>	<b>15'931</b>	<b>15'472</b>	<b>15'073</b>	<b>14'795</b>	<b>15'207</b>	<b>15'352</b>	<b>14'960</b>	<b>15'315</b>
Accesso Infrastruttura	1'201	1'212	1'223	1'428	1'667	1'682	1'697	1'712	1'728	1'743	1'759	1'775
Gestione Circolazione	1'274	1'284	1'301	1'635	1'812	1'827	1'842	1'858	1'874	1'889	1'905	1'922
Condotta, servizi di bordo, equipaggi	3'016	3'392	3'870	4'376	4'598	4'598	4'598	4'598	4'598	4'598	4'598	4'598
Manutenzione	2'426	2'647	2'713	2'763	3'166	3'258	3'268	3'278	3'288	3'298	3'309	3'319
Ingegneria	250	257	269	266	266	266	266	266	266	266	266	266
Commerciale	182	231	235	248	260	267	271	274	278	283	288	292
Corporate	1'278	1'263	1'308	1'287	1'258	1'241	1'223	1'200	1'145	1'096	1'098	1'100
<b>Costi di Processo</b>	<b>9'627</b>	<b>10'287</b>	<b>10'919</b>	<b>12'003</b>	<b>13'026</b>	<b>13'138</b>	<b>13'166</b>	<b>13'187</b>	<b>13'177</b>	<b>13'174</b>	<b>13'224</b>	<b>13'272</b>
<b>EBITDA - Margine Operativo Lordo</b>	<b>2'077</b>	<b>2'627</b>	<b>2'987</b>	<b>3'000</b>	<b>2'904</b>	<b>2'334</b>	<b>1'907</b>	<b>1'608</b>	<b>2'030</b>	<b>2'178</b>	<b>1'737</b>	<b>2'042</b>
Ammortamenti nuovi investimenti	1'402	1'915	2'296	2'417	2'631	2'127	1'756	1'499	1'875	2'032	1'561	1'849
<b>Risultato Operativo Ordinario</b>	<b>674</b>	<b>712</b>	<b>691</b>	<b>583</b>	<b>273</b>	<b>207</b>	<b>152</b>	<b>109</b>	<b>154</b>	<b>146</b>	<b>176</b>	<b>193</b>
Accantonam, Svalutazioni	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>519</b>	<b>556</b>	<b>536</b>	<b>428</b>	<b>118</b>	<b>51</b>	<b>-4</b>	<b>-47</b>	<b>-1</b>	<b>-10</b>	<b>20</b>	<b>38</b>
<i>Utile ragionevole (Wacc*CIN)</i>	519	556	536	428	344	277	222	179	225	216	246	264
Imposte sul Reddito	157	168	162	131	41	22	0	0	0	0	13	18
<b>Risultato Operativo Netto</b>	<b>-157</b>	<b>-168</b>	<b>-162</b>	<b>-131</b>	<b>-41</b>	<b>-22</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-13</b>	<b>-18</b>

**ALLEGATO 5****Sistema tariffario****Tariffa di: Corsa semplice n. 1, Abbonamento settimanale n. 2, Abbonamento mensile n. 3.**

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

Quadri Tariffari Ordinari non scontati del 10%			
Fascia. Km	corsa semplice	abbonamento settimanale	abbonamento mensile
10	€ 1,10	€ 7,20	€ 26,00
15	€ 1,10	€ 10,50	€ 37,00
20	€ 1,50	€ 13,90	€ 49,00
25	€ 1,90	€ 16,80	€ 58,00
30	€ 2,20	€ 19,70	€ 67,00
35	€ 2,60	€ 22,00	€ 75,00
40	€ 3,00	€ 24,20	€ 82,00
45	€ 3,40	€ 26,00	€ 87,00
50	€ 3,70	€ 27,00	€ 92,00
60	€ 4,50	€ 29,00	€ 97,00
70	€ 5,20	€ 31,00	€ 103,00
80	€ 6,00	€ 33,00	€ 108,00
90	€ 6,70	€ 35,00	€ 114,00
100	€ 7,50	€ 36,00	€ 120,00

**1.- Relazioni e prezzi**

Ai viaggi di corsa semplice, abbonamento settimanale, abbonamento mensile si applicano i prezzi delle tariffe n.1, n.2, n.3.

Ai viaggi di abbonamento settimanale e mensile ordinario riservati alle Forze dell'Ordine, si applicano i prezzi delle tariffe riportate nell'apposita Tabella Tariffe.

Trasporto Regionale Puglia - Tariffe in vigore dal 01 gennaio 2022

Tariffe Ordinarie con Abbonamenti settimanali e mensili scontati del 10%

Tassazione	1	2	3
Fascia / Km	Corsa Semplice	Abbonamento Settimanale	Abbonamento Mensile
10	€ 1,10	€ 6,50	€ 23,40
15	€ 1,10	€ 9,45	€ 33,30
20	€ 1,50	€ 12,55	€ 44,10
25	€ 1,90	€ 15,15	€ 52,20
30	€ 2,20	€ 17,75	€ 60,30
35	€ 2,60	€ 19,80	€ 67,50
40	€ 3,00	€ 21,80	€ 73,80
45	€ 3,40	€ 23,40	€ 78,30
50	€ 3,70	€ 24,30	€ 82,80
60	€ 4,50	€ 26,10	€ 87,30
70	€ 5,20	€ 27,90	€ 92,70
80	€ 6,00	€ 29,70	€ 97,20
90	€ 6,70	€ 31,50	€ 102,60
100	€ 7,50	€ 32,40	€ 108,00

**Tariffe Forze Dell'Ordine**

Fascia. Km	abb. sett.	abb. mens.
10	€ 2,90	€ 10,40
15	€ 4,20	€ 14,80
20	€ 5,60	€ 19,60
25	€ 6,75	€ 23,20
30	€ 7,90	€ 26,80
35	€ 8,80	€ 30,00
40	€ 9,70	€ 32,80
45	€ 10,40	€ 34,80
50	€ 10,80	€ 36,80
60	€ 11,60	€ 38,80

Tabella delle distanze Ferroviarie tassabili in fasce/km											
Bari											
10	Bari Sc										
10	10	policlinico									
10	10	10	Modugno								
20	20	20	10	Palo							
20	20	20	15	10	Binetto						
25	25	25	15	10	10	Grumo					
25	25	25	15	10	10	10	Toritto				
25	25	25	15	10	10	10	10	Mellitto			
45	45	45	40	30	25	25	25	25	Pescariello		
45	45	45	40	30	25	25	25	25	10	Altamura	
60	60	60	50	45	40	40	40	40	15	15	Gravina

## 2.- Riduzioni

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

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

Il titolo di viaggio può essere acquistato presso le biglietterie, le emettitrici self service, i punti vendita autorizzati e online.

Si applica quanto disposto dal capitolo “Titoli di Viaggio - Tariffe” della Carta dei servizi FAL.

### AMBITO DI APPLICAZIONE DELLE TARFFE REGIONALI

Linee o tratti di linea soggetti all'applicazione del regime tariffario dettato dalla Regione PUGLIA:

#### LINEE FERROVIARIE

- Bari – Altamura
- tratta Altamura – Gravina

Si riporta di seguito l'elenco complessivo dei prodotti in vendita presso i punti vendita informatizzati di stazione (banchi vendita informatizzati e self-services):

#### TITOLI DI VIAGGIO FERROVIARI ORDINARI

Biglietti di corsa semplice;  
Abbonamenti settimanali;  
Abbonamenti mensili.

Per accedere all’acquisto online sarà infine necessario che l’acquirente proceda ad una preventiva unica registrazione del proprio account in “bigliettazione online” tramite sito web o tramite APP (per la registrazione, basterà compilare i campi obbligatori rappresentati nel “FORM” accessibile tramite touch “REGISTRATI” dando infine conferma dei dati inseriti).

Dopo pochi minuti, giungerà da parte di eticket@ferrovieappulacane.it un messaggio di conferma della registrazione all’indirizzo di posta elettronica del fruitore; da quel momento in poi sarà possibile procedere agli acquisti online.

Ultimata la procedura di acquisto, I titoli di viaggio in questione verranno trasmessi dal sistema di bigliettazione online, con identica modalità, all’indirizzo e-mail dell’acquirente sia in formato elettronico che in formato PDF (stampabile da PC).

I biglietti acquistati on line riportano in chiaro le sottostanti informazioni obbligatorie immesse dall’acquirente durante la compilazione personalizzata degli stessi:

- Tipologia del viaggio: treno;
- Stazione di partenza;
- Stazione di arrivo;
- Tipologia del titolo di viaggio: corsa semplice o abbonamento;
- Giorno o Periodo dell’ utilizzo;
- Nome e Cognome dell’acquirente;
- Nome, Cognome e Data di Nascita dell’intestatario.

Il costo del titolo di viaggio appare in automatico ed è espresso numericamente in euro.

Tutti i biglietti acquistati online riportano in automatico anche ulteriori informazioni in codice utili all’identificazione ed alla rintracciabilità degli stessi a livello informatico ed inoltre, riportano in basso,sul lato destro, un codice QR che permette l’attraversamento dei varchi automatici di stazione, se fatti passare sotto il lettore ottico. L’acquisto Online può essere riferito ad un solo titolo di viaggio o può essere cumulativo e cioè riferito a più prodotti anche differenti tra loro, da riporre nel proprio carrello virtuale di spesa prima di effettuare il pagamento unificato con carta di credito.

#### **4.- Irregolarità ed abusi**

Si applica quanto previsto dalla Carta dei Servizi FAL al paragrafo Controlli, Sanzioni e Norme generali e quanto previsto dall’ Art. 32 della L.R. n. 18/2002.

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

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

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

Il viaggiatore che sale da stazione/fermata sprovvisto di biglietto ed avvisa il personale di accompagnamento del treno all’atto della salita, è regolarizzato con il pagamento del biglietto più una sovrapprezzo di € 3,00 (Euro tre/00) . Questa non è dovuta se in partenza da stazione/fermata sprovvista di biglietteria, di emittitrici self-service o punti vendita alternativi, purchè il personale di accompagnamento del treno venga avvisato dal viaggiatore all’atto della salita.

Maggiorazione tariffaria	
Serv. Aggiuntivo vendita a bordo	
fascia.km	corsa semplice
da km 1 a 25	€ 3,00
da km 26 a 50	€ 6,00
da km 51 a 75	€ 9,00
da km 76 a 100	€ 12,00

La sanzione viene applicata:

- al viaggiatore che non è in possesso del titolo di viaggio o ne utilizza uno scaduto;
- al viaggiatore che non ha obblitterato il titolo di viaggio, in questo caso il viaggiatore pagherà solo la sanzione ed il biglietto viene reso valido dal personale di bordo;
- al viaggiatore che, nei casi previsti, non ha compilato il titolo di viaggio in ogni sua parte; in questo caso il viaggiatore pagherà solo la sanzione ed il titolo di viaggio verrà completato dal personale di bordo.

## 5.- Rimborsi e indennizzi

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

Si applica quanto previsto dal capitolo "La tutela del viaggiatore" paragrafi "Rimborsi" e "Indennizzi" della carta dei servizi FAL.

## 6.- Bagagli, bici e animali

Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applicano le norme contenute nel capitolo "Titoli di Viaggio - Tariffe" paragrafo "Trasporto di bagagli, bici e animali" della carta dei servizi di FAL.

## 7. - Norme particolari

Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, si applicano le norme contenute nella carta dei servizi di FAL

## 8. Irregolarità

Per il trasporto dei bagagli, delle bici e degli animali, per quanto non espressamente previsto dalle norme vigenti, dal Contratto di Servizio e/o dal presente allegato, le irregolarità riscontrate sui treni sono disciplinate dal capitolo "Obblighi di chi usa il servizio di trasporto" paragrafo "Controlli, sanzioni e norme generali" della Carta Servizi FAL.

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

Il sistema tariffario di cui all'art. 30 della Legge Regionale n.18/2002 e s.m.i., in vigore alla data di sottoscrizione del presente Contratto, disciplina le agevolazioni e gratuità regionali riconosciute valide su tutti i treni circolanti sulla linea Bari Centrale – Altamura – Gravina in Puglia.

Le agevolazioni /gratuità riguardano:

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

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

**RAGAZZI** -. per i ragazzi si prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante.

## **TRASPORTO BICICLETTE NON PIEGHEVOLI AL SEGUITO GRATUITE**

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

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

## ALLEGATO 6

### LISTINO PREZZI SERVIZI AGGIUNTIVI

Prezzo a Tkm Categoria Treno (€/Tkm)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
per percorrenze <=120km/giorno (-40%)	8,19 €	8,03 €	8,77 €	8,11 €	7,79 €	7,39 €	7,08 €	6,85 €	7,06 €	7,10 €	6,76 €	6,94 €
per percorrenze > 120km/giorno e <= 240 km/giorno (-20%)	10,92 €	10,71 €	11,69 €	10,82 €	10,38 €	9,86 €	9,44 €	9,13 €	9,41 €	9,47 €	9,02 €	9,25 €
per percorrenze > 240 km/giorno	13,65 €	13,39 €	14,61 €	13,52 €	12,98 €	12,32 €	11,80 €	11,41 €	11,77 €	11,83 €	11,27 €	11,56 €

NOTE:

A) Il Listino Prezzi è valido a parità di risorse (MR-FTE) riflesso nel PEF

B) La tariffa esposta è valida per servizi aggiuntivi programmati con inizio e termine nella stessa località (coppia di treni e non treni singoli)

C) La tariffa esposta è valida per servizi aggiuntivi programmati in giornate feriali ed in orario diurno (tra le ore 5,00 e le ore 22,00)

D) Per servizi effettuati nelle giornate di domenica e festivi, in orario diurno, valgono le seguenti tariffe a prescindere dalla percorrenza complessiva (previa disponibilità del GI)

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
€ 27,30	€ 26,78	€ 29,23	€ 27,05	€ 19,47	€ 18,48	€ 17,70	€ 17,12	€ 17,65	€ 17,75	€ 16,91	€ 17,34

E) Per servizi effettuati nelle giornate feriali, in orario notturno (tra le ore 22,00 e le ore 5,00), valgono le seguenti tariffe a prescindere dalla percorrenza complessiva (previa disponibilità del GI)

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
€ 17,75	€ 17,41	€ 19,00	€ 17,58	€ 16,87	€ 16,02	€ 15,34	€ 14,83	€ 15,30	€ 15,38	€ 14,66	€ 15,03

F) Per servizi effettuati nelle giornate di domenica e festivi, in orario notturno (tra le ore 22,00 e le ore 5,00), valgono le seguenti tariffe a prescindere dalla percorrenza complessiva (previa disponibilità del GI)

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
€ 31,40	€ 30,80	€ 33,61	€ 31,11	€ 23,36	€ 22,18	€ 21,24	€ 20,54	€ 21,18	€ 21,30	€ 20,29	€ 20,81

## PIANO DEGLI INVESTIMENTI

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

Per quanto attiene alla fornitura di materiale rotabile ferroviario e, in particolare, all'acquisto di tre automotrici a tre casse, a trazione diesel elettrica, a scartamento ridotto 950 mm, a pianale ribassato, cofinanziati per una quota del 40% dell'intero investimento, si riporta di seguito il cronoprogramma:

*Tabella 1 Cronoprogramma investimento: acquisto materiale rotabile (3 treni cofinanziati al 40% con risorse FAL)*

Denominazione attività	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Sottoscrizione OGV						
Immissione in servizio prima automotrice						
Immissione in servizio seconda automotrice						
Immissione in servizio terza automotrice						

Il crono programma è stato sviluppato a partire dal presupposto che l'obbligo giuridicamente vincolante con il fornitore sia assunto entro il limite inderogabile del 31.12.2022, come dal Piano nazionale per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario di cui alla Delibera CIPE n. 25 del 10.08.2016 e alla Delibera CIPE n. 54 del 01.12.2016.

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

La tabella seguente riporta i flussi di cassa in uscita per la realizzazione degli altri investimenti.

*Tabella 2 Risorse piano investimenti (in migliaia di Euro/anno)*

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Acquisto Tornelli	200	100	100									
Acquisto n. 1 muta carrelli e n. 2 power pack per Stalder	1.400											
Videosorveglianza – punti informativi al pubblico – biglietterie self	30	30	30	30								
Manutenzione veicoli capitalizzata	1.859	2.435	1.808	576	1.101	970	707	656	2.487	1.885	2.069	2.148

## MATRICE DEI RISCHI

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

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

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

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		Risk Assessment (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FAL(IA)				
Operativo (5)	Domanda	1	Contrazione della domanda di servizio (6)		X	3	Massimo disallineamento assorbibile dalle parti prima di risolvere il contratto.	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF), Cds (opzione di legare parametri numerici all'indice di rischio)	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		2	Contrazione domanda di servizio derivante dall'ingresso di altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto	X		2	divieto di autorizzare o affidare altre IF servizi in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF),	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	3	Surplus programmatorio (7)		X	1	Possibile adeguamento del PdE (tr.km max a PEF non eccedenti rispetto al max chilometraggio storico che determinava 3 mln di ricavi)	Art 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		Risk Assessment (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione FAL(IA)	Puglia (EA)				
		4	Deficit programmatico (8)	X		1	Possibile adeguamento del PdE (tr.km max a PEF non eccedenti rispetto al max chilometraggio storico che determinava 3 mln di ricavi)	Art 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta.; Art 16 (Politica investimenti e rinnovo materiale rotabile) AQ gestore della rete per prenotare capacità di rete	Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozamento in fermata)
		5	Disponibilità – uomini e mezzi	X		2	Possibile ritardo di consegna del nuovo materiale rotabile ordinato; Esodo del personale operativo verso altre imprese.	Art 16 (Politica investimenti e rinnovo materiale rotabile), congruo dimensionamento della flotta (scorta tecnica); Piano di formazione personale.	Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS (9)
		6	Disponibilità - Capacità infrastruttura - adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali che non giustifichino la realizzazione degli incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4)	X		4	Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF)	Impossibilità dell'IA totale o parziale, di accrescere la realizzazione degli incrementi di produzione sei servizi ferroviari nei termini previsti dal PEF (allegato 4)
		7	Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X	1	Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF	Art. 9, comma 5 Art. 8	Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		Risk Assessment (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione FAL(IA)	Puglia (EA)				
Altri rischi	Normativo	8	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		3	Adeguamento dei dispositivi di bordo e/o le dotazioni che hanno riflessi sull'utenza	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		9	Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	n/a	n/a				
	Contenzioso	10	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	n/a	n/a				Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
	Relazioni industriali	11	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	1	Legare l'attuale contratto di secondo livello ai fattori di produttività; rimandare alle azioni dell'art 8, comma 8 per il CCNL di settore	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi del personale
	Gestionale	12	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (10)		X	2	Si rimanda prioritariamente alle azioni previste dal PRO, diversamente si rimanda al meccanismo previsto all'Art 8 del CdS	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	13	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		1	Programmazione delle risorse finanziarie sul bilancio pluriennale eventuale rimodulazione / riprogrammazione	Art. 7 e Art. 10 CdS	Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		14	Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		1	Rischio gestito nel punto precedente	-	-

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		Risk Assessment (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione FAL(IA)	Puglia (EA)				
		15	Mancato adeguamento della base tariffaria	X		1	Il mancato adeguamento pone a carico dell'EA i conseguenti oneri.		Impossibilità di garantire l'equilibrio economico del contratto
	Socio - ambientale	16	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X	1	Stipula di polizza assicurativa di opportuno massimale.		Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
	Cause di forza maggiore	17	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X		1	Da valutare in relazione a ciò che si è verificato	Art 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF) – Art. 22 (risoluzione del Contratto)	Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara

**NOTE**

- (1) Il rischio è un evento incerto che qualora si verifichi ha un impatto (positivo o negativo) sul CdS, con il coinvolgimento della parte contrattuale interessata dall'allocazione (EA e/o IA); la matrice considera esclusivamente l'impatto negativo.
- (2) EA = rischio allocato in capo all'ente affidante;  
IA = rischio allocato in capo al vettore affidatario.
- (3) Probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in % o scala tipo Likert 1-5.
- (4) Meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento (strumento di mitigazione, come descritto nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e nel CdS di riferimento).
- (5) Cfr. Direttiva 2014/23/UE, Considerando n.20 ("un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti ") e d.lgs. n. 50/2016, art. 3, comma , lettera zz) ("rischio operativo: rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domanda o sul lato dell'offerta o di entrambi trasferito all'operatore economico ").
- (6) Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica); in caso di contratti *gross cost* tale rischio permane in capo all'EA.
- (7) Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva.
- (8) Sottodimensionamento dell'offerta programmata dall'EA, in relazione alla domanda effettiva.
- (9) A titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, e/o apparati di sicurezza, *performance* infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, rispetto a quanto previsto dal CdS).
- (9bis) Si intendono i lavori di adeguamento con impatto sulla *performance* infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, sulla capacità della linea e delle stazioni rispetto a quanto previsto dal CdS).

(10) A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.

Per alcune voci della tabella si forniscono le seguenti descrizioni integrative:

#### **Rischio operativo: Contrazione della domanda di servizio (ID: 1)**

Tale rischio è in campo all'Affidatario.

Tali variazioni sono il risultato di un insieme di fattori:

- recupero/incremento dell'evasione tariffaria;
- migliore/peggiore politica commerciale;
- incremento (peggioramento) della domanda derivante dal miglioramento (peggioramento) della qualità del servizio e dalle politiche a favore della mobilità pubblica da parte dell'IA e degli enti locali;
- errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica).
- strategie commerciali e di marketing;
- regime sanzionatorio per i viaggiatori;
- accessibilità/semplicità di accesso al sistema di vendita ticket;

Considerando l'automatismo dell'adeguamento/incremento delle tariffe, e qualora la Regione non abbia proceduto in senso contrario, lo scostamento tra ricavi PEF e CER sarà attribuito in forma proporzionale all'incidenza percentuale dell'effetto del recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori, l'uno in capo all'Affidatario e l'altro valutato nel confronto del risultato netto PEF /CER.

anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Recupero minimo % annuo di evasione su anno precedente	0%	0.50%	0%	0%	0.5%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%	0.25%
anno	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
incremento minimo % annuo viaggiatori su anno precedente	1%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.0%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%

A titolo d'esempio, nel caso in cui lo scostamento fosse pari a 5 milioni di euro, il recupero dell'evasione programmato fosse pari per l'anno considerato a 1,5% e l'incremento dei viaggiatori programmato pari a 1% per complessivi 3 milioni di euro allora la quota in capo all'Affidatario è pari a 3/5, , mentre la quota da valutarsi nel confronto del risultato netto PEF / CER è pari a 2 / 5, per complessivi 2 milioni di euro.

Qualora la Regione non provveda all'incremento/adeguamento tariffario, lo scostamento terrà prima conto dell'atteso effetto sui ricavi della stessa mancata manovra, calcolato applicando l'incremento percentuale previsto all'ammontare dei ricavi da traffico da CER dell'anno precedente, e quindi sulla quota dello scostamento restante si procederà analogamente, attribuendo in forma proporzionale all'incidenza percentuale gli effetti del mancato recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori

Gli adeguamenti tariffari previsti nel PEF, al fine dell'applicazione di quanto innanzi sono rappresentati di seguito:

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

Restano, inoltre, in capo all'EA ogni impatto sul Valore della Produzione dovuto a introduzione di agevolazioni/ gratuità successive alla stipula del contratto e/o introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale.

**Rischio operativo: Contrazione domanda di servizio derivante dall'ingresso si altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto (ID: 2)**

Tale rischio è in campo alla Regione.

La Regione si impegna a stimare l'eventuale quota di mancato ricavo da traffico riveniente dall'autorizzazione/affidamento di ulteriori servizi di trasporto ferroviario in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP di cui al Contratto e a riconoscerle all'Affidatario nei limiti dell'equilibrio economico finanziario del contratto.

**Rischio operativo: Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (ID: 7)**

Tale rischio è in campo all'Affidatario.

La variazione dei costi operativi rappresenta il tipico rischio produttivo d'impresa e pertanto rientra nella piena responsabilità dell'Affidatario.

A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.

Rientra tra questi costi la variazione del costo unitario del carburante e dell'energia elettrica.

L'incremento dei costi di produzione è già coperta dall'indicizzazione delle tariffe ed è un elemento compreso nell'indicizzazione dei costi da utilizzare nella previsione di evoluzione dei costi nel PEF, sulla base dell'inflazione programmata.

Eventuali effetti derivanti da una diversa dinamica inflattiva reale rispetto a quella prevista nel PEF, saranno oggetto di adeguamento dello stesso PEF. Ulteriori variazioni rientrano nel rischio d'impresa dell'affidatario.

Resta inteso che la variazione dei costi di processo dovuta ad interventi dell'EA restano in capo a quest'ultimo. A titolo di esempio: Costi collegati alla introduzione di sistemi di "ticketing elettronico" sui mezzi operanti nella Regione.

**Altri rischi – Gestionale : Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (ID: 12)**

Tale rischio è in campo all'Affidatario.

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

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

Tale rischio è in campo all'Affidatario.

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

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

Tale rischio è in campo alla Regione.

L'incremento degli oneri finanziari maturati per il ritardo nei pagamenti da parte dell'EA provoca un impatto negativo sui costi dell'Affidatario, nonché un conseguente incremento della posizione creditoria a livello patrimoniale. Gli effetti legati ai tardivi pagamenti da parte della Regione sono in capo alla Regione nei limiti del WACC, al netto degli interessi di mora.

Eventuali incrementi degli oneri finanziari derivanti da motivi diversi dal ritardo nei pagamenti da parte dell'EA rientra nel normale rischio d'impresa e quindi nella responsabilità dello stesso.

#### **Altri rischi – finanziario: Mancato adeguamento della base tariffaria (ID: 15)**

Tale rischio è in campo alla Regione.

Gli oneri conseguenti al mancato adeguamento della base tariffaria sono a carico della Regione.

#### **Procedura di applicazione della matrice dei rischi ai ricavi da traffico**

Le Parti si danno reciprocamente atto della complessità del sistema dei trasporti e delle numerosi componenti che influiscono sulla dinamica delle gestione delle singole componenti dello stesso sistema, molto spesso non chiaramente e puntualmente verificabili né quantificabili. In tale contesto è necessario limitare le divergenze applicative della disciplina contrattuale e le conseguenti difficoltà gestionali. Con tale fine le Parti condividono la seguente procedura di ripartizione dei rischi relativi ai ricavi da traffico definita secondo il seguente ordine di applicazione degli effetti

1. gli effetti del mancato adeguamento annuale delle tariffe (ID: 15 e ID: 1)
2. eventuale riduzione dei ricavi per strategie commerciali e di marketing e/o da inaccessibilità del sistema di vendita ticket (ID: 1 e ID: 3)
3. eventuale riduzione dei ricavi imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria/modale successivi alla stipula del Contratto;
4. riduzione dei ricavi da traffico conseguente al mancato recupero dell'evasione/elusione stimato nel PEF (ID: 1)
5. eventuale riduzione dei ricavi da traffico, così come gli eventuali maggiori costi, conseguenti all'effetto stimato di politiche tariffarie (agevolazioni e gratuità diverse da quelle già attive alla data di stipula del contratto).

Una volta scorporate le quote di rischio di cui ai punti precedenti, l'eventuale quota residuale dello scostamento sarà attribuita al mancato/minore incremento viaggiatorixkm (ID: 1) rispetto a quanto stimato, nella misura del 50% tra le parti.

Trattandosi, inoltre, di una concessione di servizi di trasporto viaggiatori per ferrovia, ex art. 4 Reg. 1370, il rischio del mancato incremento dei viaggiatorixkm risulta residuale rispetto agli altri criteri ed ultimo in ordine di applicazione.

In caso di maggiori ricavi, a valle dell'applicazione della matrice dei rischi anche alle componenti "costi", questi saranno riconosciuti alla Regione, secondo la disciplina contrattuale degli accantonamenti delle poste a credito/debito così da evitare sovra compensazione.

### **Procedure di aggiornamento del programma di esercizio**

Si riporta di seguito, in forma tabellare, la procedura per la formazione dell'orario annuale ed il suo eventuale adeguamento intermedio, che le parti intendono adottare nell'ambito del presente Contratto di Servizio. Le scadenze indicate sono coerenti con le scadenze inserite dal Gestore dell'Infrastruttura nel Prospetto Informativo di Rete (PIR) e, pertanto, sono suscettibili di adeguamento alle eventuali modifiche degli stessi nel tempo.

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

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

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

Step	Scadenza	Attività
1	<b>5 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità</b>	FAL e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'adeguamento intermedio (giugno) dell'orario in corso di validità.
2	<b>4 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità</b>	FAL presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	<b>Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI</b>	FAL trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e FAL concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nell'eventuale presentazione delle osservazioni al GI.
4	<b>Entro 15 giorni dalla comunicazione di FAL relativamente al progetto orario trasmesso dal GI (punto 3)</b>	La Regione invia a FAL un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che FAL invierà al GI entro i termini pubblicati nel Prospetto Informativo di Rete-PIR.

**ALLEGATO 10**
**MATERIALE ROTABILE DEDICATO AL SERVIZIO**

n. progressivo	tipologia	modulo composizione	id aziendale	regime di proprietà	anno costruzione	data immissione in servizio	posti a sedere	posti totali	climatizzazione/ riscaldamento/ raffrescamento	Sonorizzazione	WC	Note
1	treno a composizione bloccata (M+M)	2C	SB1	Regione Puglia	2012	2012	98	184	climatizzazione	SI	NO	in esercizio
2	treno a composizione bloccata (M+M)	2C	SB2	Regione Puglia	2012	2012	98	184	climatizzazione	SI	NO	in esercizio
3	treno a composizione bloccata (M+M)	2C	SB3	Regione Puglia	2013	2013	98	184	climatizzazione	SI	NO	in esercizio
4	treno a composizione bloccata (M+M)	2C	SB4	Regione Puglia	2013	2013	98	184	climatizzazione	SI	NO	in esercizio
5	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	SBT5	Regione Puglia	2013-2018	2019	152	303	climatizzazione	SI	SI	in esercizio
6	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	SBT6	Regione Puglia	2013-2018	2018	152	303	climatizzazione	SI	SI	in esercizio
7	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	SBT7	Regione Puglia	2013-2018	2018	152	303	climatizzazione	SI	SI	in esercizio
8	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ST1	Regione Puglia	2012	2013	152	303	climatizzazione	SI	SI	in esercizio
9	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ST2	Regione Puglia	2013	2013	152	303	climatizzazione	SI	SI	in esercizio
10	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ST3	Regione Puglia	2013	2013	152	303	climatizzazione	SI	SI	in esercizio
11	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ST4	Regione Puglia	2013	2013	152	303	climatizzazione	SI	SI	in esercizio
12	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ST8	Regione Puglia	2019	2019	152	303	climatizzazione	SI	SI	in esercizio
13	treno a composizione bloccata (M+M)	2C	UDT 351-352	Regione Puglia	1998	1999	60	244	riscaldamento/ raffrescamento	NO	NO	in fase di alienazione
14	treno a composizione bloccata (M+M)	2C	UDT 355-362	Regione Puglia	1998-2001	2001	60	244	riscaldamento/ raffrescamento	NO	NO	in fase di alienazione
15	treno a composizione bloccata (M+M)	2C	UDT 356-357	Regione Puglia	1998	1999	60	244	riscaldamento/ raffrescamento	NO	NO	in fase di alienazione
16	treno a composizione bloccata (M+M)	2C	UDT 360-361	Regione Puglia	1998	1999	60	244	riscaldamento/raffrescamento	NO	NO	in fase di alienazione
17	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ST9	Regione Puglia	2021	stimata 2022	152	303	climatizzazione	SI	SI	in fase di immissione
18	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ST10	Regione Puglia	2021	stimata 2022	152	303	climatizzazione	SI	SI	in fase di immissione
19	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ST11	Regione Puglia	2021	stimata 2022	152	303	climatizzazione	SI	SI	in fase di immissione
20	treno a composizione bloccata (M+R+M)	3C	ST12	Regione Puglia	2021	stimata 2022	152	303	climatizzazione	SI	SI	in fase di immissione
21	automotrice singola (M)	1C	AT308	Regione Puglia	1988	1988	50	110	riscaldamento	NO	SI	utilizzo per altri servizi
22	automotrice singola (M)	1C	AT313	Regione Puglia	1989	1989	50	110	riscaldamento	NO	SI	utilizzo per altri servizi

**Cronoprogramma degli interventi di adeguamento infrastrutturali  
aventi impatto sulla offerta di trasporto prevista nel PEF**

Gli interventi infrastrutturali programmati e finanziati, propedeutici alla implementazione del programma di esercizio proposto nel PEF, sono riportati di seguito, unitamente alle diverse scadenze temporali:

Raddoppio Bari Scalo – Bari S. Andrea:	attivazione prevista 2022;
Raddoppio Modugno – Palo del Colle:	attivazione prevista 2022;
Raddoppio selettivo Mellitto:	attivazione prevista 2023;
Riassetto piano del ferro stazione di Altamura:	attivazione prevista 2024;
Raddoppio Palo del Colle – Grumo Appula:	attivazione prevista 2025;
Raddoppio Grumo Appula - Toritto:	attivazione prevista 2025;
Completamento Interramento Modugno:	attivazione prevista 2026;
Raddoppio Bari S. Andrea – Modugno:	attivazione prevista 2026.