

**CONTRATTO DI SERVIZIO**

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

***TRA***

***REGIONE BASILICATA***

***E***

***TRENITALIA S.p.A.***

**ANNI 2022-2031**

L'anno 2023, il giorno 1 del mese di dicembre con la presente scrittura privata

tra

**la Regione Basilicata** in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in via Vincenzo Verrastro, n. 4, codice fiscale n. 80002950766, rappresentata dalla Dott.ssa Liliana Santoro, nata a Napoli (NA) il 09/06/1959, che interviene ed agisce in qualità di Direttore Generale della Direzione Generale “Infrastrutture e Mobilità”.

(di seguito, per brevità, denominata “Regione” o “Ente affidante”)

e

**Trenitalia S.p.A.** – società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – con sede legale e amministrativa in Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma (RM), Codice Fiscale e Partita IVA 05403151003, capitale sociale € 1.607.137.500,00 (euro un miliardo seicentosepttemilioneicentotrentasettemilacinquecento/00) interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Roma al n. 05403151003, iscritta al R.E.A. al n. 883047, rappresentata nel presente atto nella persona dell'ing. Maria Annunziata Giaconia in qualità di Direttore della Direzione Business Regionale e Sviluppo Intermodale (di seguito, per brevità, denominata “Trenitalia”)

di seguito, per brevità, indicate anche “Parti”, congiuntamente, e “Parte”, singolarmente,

## **PREMESSO**

1. che Trenitalia è società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (nel prosieguo anche “FS”) operante nel settore del trasporto ferroviario avente ad oggetto la programmazione, la commercializzazione e la gestione di servizi di trasporto ferroviario, in ambito nazionale, internazionale e locale, nonché dei servizi accessori al trasporto dei viaggiatori medesimi, in virtù della Licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1 del 23 maggio 2000;
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 già in concessione a Ferrovie dello Stato;
3. che i rapporti fra Trenitalia 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”*;
- Regolamento (CE) n. 1370/2007 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 s.m.i., con particolare riguardo al Regolamento (UE) 2338/2016;
- Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario come sostituito dal Regolamento (UE) n.782/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021 in vigore dal 7 giugno 2023;
- Legge 23 luglio 2009 n. 99 che all’art. 61 prevede *“Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”*;
- 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 del 15 luglio 2015, n. 112 *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”* e s.m.i.;
- Legge Regionale n. 22/1998 del 27/07/1998 *“Riforma del Trasporto Pubblico regionale e locale in attuazione del d. lgs. 19 novembre 1997, n. 422”* e s.m.i.;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 3 aprile 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 29 novembre 2018 n. 120 recante *“Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”*;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 9 dicembre 2018 n. 106 recante *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”*;

- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 che sostituisce la Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti 49/2015 e contiene le *“Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative 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 10 marzo 2022, n. 35, con cui si definisce il *“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”*;
5. che in data 1° marzo 2010 la Regione e Trenitalia hanno sottoscritto il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per gli anni 2009-2014, rinnovabile per ulteriori sei anni;
  6. che, avvalendosi della relativa clausola contrattuale, le Parti, in data 28 luglio 2017 hanno sottoscritto il rinnovo del predetto contratto di servizio fino al 2023 (nel prosieguo denominato “Atto di rinnovo”);
  7. che i rapporti reciproci fra le Parti sono difatti regolamentati nel rispetto dei principi di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007, pur non direttamente applicabile all’originario contratto di servizio (rientrante, quanto ai tempi dell’affidamento, nel regime transitorio regolato dal Regolamento medesimo), al fine di assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del rapporto contrattuale, così come garantita dalla disciplina comunitaria;
  8. che, al fine del raggiungimento di tale sostenibilità economico - finanziaria, le Parti hanno congiuntamente definito un Piano Economico Finanziario (per brevità nel prosieguo “PEF”) già allegato all’Atto di rinnovo (All. 3) ed hanno previsto di confrontare i dati stimati del PEF per ciascun anno con i dati di consuntivo del Conto Economico Regionale (per brevità nel prosieguo “CER”), certificato a valle dell’approvazione del Bilancio di Trenitalia, per registrare eventuali scostamenti;
  9. che l’articolo 4, comma 3 dell’Atto di rinnovo prevede che, in presenza anche di ulteriori investimenti da parte di Trenitalia, con positive ricadute sui livelli prestazionali e con conseguente impatto sul PEF, le Parti possano procedere alla sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio di diversa e più lunga durata, che non ecceda comunque il limite massimo previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 (art. 5.6 e 4.4);
  10. che, in data 22 settembre 2017, Trenitalia 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 di dieci anni più ulteriori cinque anni;
  11. che la Regione, constatata la convenienza di tale nuovo affidamento rispetto al precedente Atto di rinnovo, in data 30 settembre 2017 ha proceduto, ai sensi di quanto previsto dall’articolo 7 paragrafo

- 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, alla pubblicazione dell'avviso di pre-informazione per l'affidamento diretto a Trenitalia del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale della durata massima di dieci anni più ulteriori cinque anni;
12. che nelle more della negoziazione e secondo quanto previsto dal Regolamento (UE) 2338/2016, la durata massima dell'affidamento diretto del servizio ferroviario è diventata di 10 anni e, pertanto, la Regione, dopo aggiornamento della proposta commerciale di Trenitalia inviata in data 25 ottobre 2021, ha proceduto, in data 30 novembre 2021 alla pubblicazione in GUUE dell'integrazione dell'avviso di pre-informazione circa l'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale;
13. che la sottoscrizione di un nuovo contratto per la durata complessiva di 10 anni - 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 di trasporto, anche mediante la realizzazione di investimenti in materiale rotabile, altrimenti non conseguibili nei tempi normativi stabiliti, consentendo all'impresa ferroviaria maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione dei suddetti investimenti;
14. che Trenitalia, con gara europea, ha sottoscritto con Alstom Ferroviaria S.p.A. un Accordo Quadro, per la fornitura di nuovi treni regionali a trazione elettrica denominati POP, che prevede un prezzo per rotabile con indicizzazione annuale della cui stima si è tenuto conto in sede di redazione del Piano Economico Finanziario del presente contratto (All. 3);
15. che, dalla cessazione anticipata dell'Atto di rinnovo sottoscritto il 28.07.2017 conseguente alla sottoscrizione del presente contratto, non deriva alcun onere aggiuntivo per la Regione, ferma restando la necessità - per la frazione di periodo di vigenza (2015-2021) del suddetto Atto di rinnovo - di garantire l'equilibrio economico-finanziario nei termini pattuiti nell'ambito di un'apposita seduta di Comitato Tecnico di Gestione;
16. che, secondo quanto previsto dall'Atto di rinnovo 2015-2023 all'articolo 4 comma 4, nell'ipotesi di cessazione anticipata dello stesso, il risultato economico regolatorio relativamente agli anni dal 2015 al 2021 sarà regolato una volta consuntivato, certificato e consolidato tra le Parti e liquidato entro i successivi 60 giorni come previsto dall'art. 9 comma 10 dello stesso Atto di rinnovo;
17. che a seguito dell'entrata in vigore della Delibera ART n.120/2018, la Regione ha richiesto all'ART in ultimo in data 25 novembre 2021 i parametri per perseguire l'efficienza dell'affidamento diretto;
18. che la Regione ha predisposto la Relazione *ex* Delibera ART 48/2017 con la quale ha individuato il lotto di affidamento, nella specie corrispondente all'intero servizio ferroviario regionale su rete del Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana (RFI S.p.A., di seguito anche "Gestore"), inviandola all'ART in data 10 febbraio 2022 e ricevendo positivo riscontro dalla Stessa in data 23 marzo 2022;

19. che, in data 8 agosto 2022, la Regione ha inviato all'ART la Relazione di Affidamento di cui alla Delibera ART 154/2019, ricevendo in data 22 agosto 2022 riscontro da ART, la quale rinviava l'analisi a seguito della ricezione del PRO e del PEF;
  20. che le Parti, sulla base dei parametri di efficienza ricevuti dall'ART in data 6 dicembre 2021, hanno predisposto e concordato il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (di seguito PRO - All. 3), nel quale sono stati definiti per il primo periodo regolatorio, gli obiettivi di efficacia ed efficienza, i meccanismi incentivanti e le azioni di miglioramento della performance del servizio di trasporto, nonché il PEF (All. 3), sviluppato per l'intero periodo dell'affidamento, che assicura l'equilibrio economico-finanziario del contratto, incluso il ragionevole utile, incentivando il progressivo miglioramento dei predetti obiettivi di efficacia ed efficienza, di cui al PRO;
  21. che la Regione con nota del 18 novembre 2022, in ottemperanza alla Misura 2.7 della delibera ART 120/2018, ha inviato il PEF e l'annesso PRO all'ART, e quest'ultima, in data 28 dicembre 2022, ha fornito riscontro positivo con l'invito a dare seguito alle osservazioni formulate;
  22. che la Regione, con nota prot. 19744 del 30 gennaio 2023, in ottemperanza alla Misura 3, punto 8, della Delibera ART n.16/2018, ha trasmesso il Piano di Accesso al Dato (PAD) ai principali stakeholder, quale consultazione preventiva alla sottoscrizione del nuovo CdS;
  23. che, nel rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i., 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 – 2031;
  24. che, con DGR n. 805 del 30 novembre 2023, la Regione ha approvato lo schema del presente Contratto di Servizio e incaricato la Direzione Generale alle Infrastrutture e Mobilità per la sottoscrizione del Contratto;
- tutto ciò premesso,

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

### **Art. 1**

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

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

### **Art. 2**

#### **(Struttura e modifica degli allegati)**

1. Il presente Contratto è strutturato come segue:

Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)

Art. 2 (Struttura e modifica degli allegati)

Art. 3 (Oggetto)

Art. 4 (Durata ed effetti della sottoscrizione)

Art. 5 (Disciplina delle prestazioni)  
Art. 6 (Corrispettivi e modalità di pagamento)  
Art. 7 (Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)  
Art. 8 (Confronto annuale ed effetti conseguenti)  
Art. 9 (Riequilibrio del PEF)  
Art. 10 (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)  
Art. 14 (Politica tariffaria)  
Art. 15 (Politica della qualità dei servizi)  
Art. 16 (Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)  
Art. 17 (Monitoraggio della qualità dei servizi e degli obiettivi di efficacia ed efficienza)  
Art. 18 (Sistema dei premi, delle penalità e sistema di mitigazione delle medesime)  
Art. 19 (Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)  
Art. 20 (Trasparenza e Riservatezza)  
Art. 21 (Clausola fiscale)  
Art. 22 (Risoluzione e cessione del Contratto)  
Art. 23 (Obblighi alla scadenza del Contratto)  
Art. 24 (Controversie tra le Parti)  
Art. 25 (Cessione dei crediti e debiti)  
Art. 26 (Dichiarazioni ed obblighi)  
Art. 27 (Codici etici)  
Art. 28 (Tracciabilità dei flussi finanziari)  
Art. 29 (Trattamento dei dati personali)  
Art. 30 (Titolarità Autonoma per il trattamento dati necessario per l'emissione delle credenziali di libera circolazione (CLC) previste dall'articolo 17 comma 5, per le abilitazioni previste dall'articolo 17 comma 7 e per la costituzione del "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto" di cui all'articolo 19)  
Art. 31 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)  
Art. 32 (Disposizioni finali)

Allegati:

- 1) Programma di Esercizio;
- 2) Servizi connessi al trasporto;
- 3) Piano economico Finanziario (PEF) e Piano raggiungimento Obiettivi (PRO);

- 4) Matrice dei Rischi;
  - 5) Sistema tariffario;
  - 6) Condizioni Minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime;
  - 7) Listino Prezzi;
  - 8) Piano Investimenti;
  - 9) Schema caratteristiche materiale rotabile in uso e manutenzione;
  - 10) Procedure di aggiornamento del programma di esercizio;
  - 11) Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione;
  - 12) Schema della carta dei servizi;
  - 13) Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse;
  - 14) Piano di intervento vendita ed informazioni.
2. L'Allegato n. 3 (PEF e PRO), l'Allegato n. 4 (Matrice dei Rischi), l'Allegato n. 6 (Condizioni minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime) e l'Allegato n. 8 (Piano 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 nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione di cui all'articolo 19.

### **Art. 3**

#### **(Oggetto)**

1. La Regione affida a Trenitalia, che accetta, lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nel presente Contratto (del tipo net cost) secondo le condizioni minime di qualità ivi fissate.
2. La Regione corrisponde a Trenitalia – a fronte dello svolgimento delle prestazioni in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) di cui al precedente comma 1 – un corrispettivo il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito secondo quanto disciplinato dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i e secondo i criteri previsti dalla Delibera ART n.154/2019.

### **Art. 4**

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

1. Il presente Contratto ha durata decennale per il periodo 1° gennaio 2022 - 31 dicembre 2031, in ragione dell'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario ai sensi dell'art. 5 par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i.
2. Le Parti concordano che l'Atto di rinnovo sottoscritto in data 28.07.2017 cessa di produrre i suoi effetti alla data del 31.12.2021.



## Art. 5

### (Disciplina delle prestazioni)

1. Trenitalia svolge il servizio di trasporto ferroviario di cui al precedente art. 3 secondo il Programma di Esercizio analitico annuale (Allegati 1a - Servizi ferroviari, 1b - Servizi autosostitutivi programmati, 1c - Servizi minimi garantiti in caso di sciopero e 1d – Anno 2022 – Dato consolidato), assicurando anche i servizi connessi al trasporto di cui all'All. 2, nel rispetto delle condizioni minime di qualità dettagliate all'All. 6. Tutto il servizio di cui all'Allegato 1a è svolto in modalità ferroviaria. Rimane in capo a Trenitalia lo svolgimento dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari di cui all'Allegato 1b, fino al subentro del/dei nuovo/i gestore/i dei servizi a seguito dell'affidamento degli stessi con procedura ad evidenza pubblica da parte della Regione. La Regione comunica a Trenitalia la cessazione di tali servizi con un preavviso di almeno 6 mesi e comunque con previsione di decorrenza dal cambio orario di dicembre. Detti servizi sostitutivi sono computati nel PEF fino al cambio orario di dicembre 2024.
2. Il Programma di Esercizio, di cui al precedente comma 1, è strutturato secondo la seguente ripartizione:
  - a) categoria del treno;
  - b) codice identificativo del treno;
  - c) stazioni di partenza e di arrivo del treno e fermate intermedie;
  - d) orari di partenza e di arrivo;
  - e) Km relazione;
  - f) tratta di competenza;
  - g) giorni di esercizio annuo e periodicità;
  - h) treno \*km annui;
  - i) tempo di percorrenza;
  - j) ore annue per servizio commerciale
  - k) materiale rotabile utilizzato;
  - l) composizione programmata e composizione minima del treno;
  - m) posti a sedere offerti della composizione programmata e posti offerti\*km della composizione minima;
  - n) servizio sostitutivo.
3. Il Programma di Esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo in relazione allo sviluppo del calendario di ciascun anno o alle esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. La Regione procederà, inoltre, a valutare modifiche alla programmazione in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda e delle complessive esigenze di mobilità regionali. Detti aggiustamenti non tengono conto

di eventuali produzioni straordinarie, richieste dalla Regione, che saranno oggetto di separata regolazione, secondo quanto previsto all'art. 8, comma 5 e all'Allegato 7 (Listino prezzi).

4. Trenitalia si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario di cui al presente Contratto con materiale rotabile in uso, incluso il materiale rotabile concesso in uso a tale scopo dalla Regione, e di cui al Piano di Investimenti - Allegato 8, ritenuto dalle Parti idoneo e sufficiente a garantire confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento dell'offerta di servizi che la Regione ha definito.
5. Il programma di esercizio è attuato da Trenitalia sulla base della capacità della rete e delle relative tracce che la Regione prenota nell'ambito dell'Accordo Quadro, sottoscritto con il Gestore dell'infrastruttura. Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio ad ogni cambio dell'orario sarà concordato con la Regione entro 270 giorni antecedenti l'entrata in vigore dell'orario stesso. Il programma di esercizio rilasciato dal Gestore dell'infrastruttura sarà poi trasmesso alla Regione almeno 30 giorni prima dell'entrata in vigore e comunicato alla clientela attraverso il sito internet di Trenitalia. All'Allegato 10 sono riportate le 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 gomma e Trenitalia.
7. Trenitalia, in condivisione con la Regione, effettua il servizio con modalità automobilistica solo nei seguenti casi, fermo restando la responsabilità diretta di Trenitalia nell'assolvimento degli impegni contrattuali verso la Regione:
  - a) servizi sostitutivi automobilistici da orario definiti nel programma di esercizio (All. 1b – Servizi autosostitutivi programmati);
  - b) servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore;
  - c) servizi a carattere temporaneo resi necessari da un improvviso e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato.
8. Trenitalia è tenuta a comunicare alla Regione, entro 24 ore dall'inizio dei servizi di cui ai precedenti punti b) e c), le cause della loro effettuazione, indicando la durata, che non può superare i 60 giorni per i servizi di cui al punto c).
9. Trenitalia ha predisposto uno specifico “*Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse*” (All. 13) relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un “adeguato servizio sostitutivo”, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse

definisce le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto.

10. Trenitalia è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività accessorie alla prestazione dei servizi previsti dal programma di esercizio curando e garantendo:
  - a) la manutenzione ordinaria, 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 6.
11. Trenitalia effettua il servizio con il materiale rotabile di cui all'All. 9, aggiornato annualmente, ove sono riportati: l'elenco dei rotabili in disponibilità e i livelli e tipologie di manutenzione programmata. Trenitalia, in occasione di eventuali immissioni, dismissioni e/o trasferimento di rotabili provvede a informarne almeno 15 giorni prima la Regione.
12. Trenitalia, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto e ferma restando la sua esclusiva responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali, può avvalersi di altre aziende od operatori, garantendo comunque gli stessi analoghi livelli prestazionali del servizio reso con proprio materiale rotabile.

#### **Art. 6**

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

- 1 A fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente art. 3, la Regione corrisponde a Trenitalia un corrispettivo che assicuri la sostenibilità economico-finanziaria del presente Contratto, garantisca la remunerazione del capitale investito e che comunque non superi l'importo necessario per coprire, anche dal punto di vista finanziario, la differenza tra i ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo anche conto dei relativi ricavi da traffico, e i costi sostenuti ivi incluso il ragionevole utile, in coerenza con il Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i. e con le previsioni della Delibera ART n.154/2019.
- 2 Il corrispettivo che determina l'equilibrio economico e finanziario del Contratto è quello riportato nell'Allegato 3 secondo lo Schema 3 di cui all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.
- 3 Il PEF comprende quanto previsto nel PRO per il primo quinquennio 2022 – 2026, tiene conto di tutte le voci di costo e di ricavo pertinenti al Contratto e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario per l'intero periodo contrattuale di dieci anni, avuto riguardo non solo ai costi operativi, ma anche a tutte le altre voci di costo, inclusi ad esempio gli investimenti che si realizzano nel primo quinquennio, ma che dispiegano i loro impatti economici su tutto l'arco temporale del Contratto e pertanto anche nel secondo periodo regolatorio, nonché ai costi ed ai ricavi relativi allo svolgimento dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari fino al cambio orario di dicembre 2024, di cui all'Allegato 1b.

- 4 L'elenco delle gratuità è riportato all'All. 5; il PEF tiene conto dei relativi minori ricavi.
- 5 La Regione prende atto che, nella determinazione dei costi e dei ricavi, Trenitalia ha tenuto conto di quanto riconosciuto relativamente alla circolazione sui servizi ferroviari al personale del Gruppo Ferrovie dello Stato in forza dell'applicazione del CCNL vigente.
- 6 Eventuali premi, penalità e relative mitigazioni non concorrono alla formazione del corrispettivo come sopra definito, ma vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva prestazione registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art.18 e all'Allegato 6 Condizioni Minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime. Il calcolo delle penalità e relative mitigazioni sarà effettuato entro il primo trimestre dell'anno successivo a quello di riferimento, salvo diversa tempistica per i consuntivi certificati degli indicatori forniti dal Gestore Infrastruttura. L'importo delle penali, al netto delle mitigazioni delle penali stesse, laddove la Regione ne richieda la restituzione, sarà liquidato a compensazione finanziaria della prima fattura utile. 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.
- 7 Il corrispettivo è diviso annualmente in quattro rate di pari importo che Trenitalia fattura alla Regione su base trimestrale alla fine del periodo di riferimento. La Regione liquida i predetti importi a Trenitalia entro 60 (sessanta) giorni dal ricevimento, in modalità elettronica, della fattura inviata secondo la vigente normativa.
- 8 La Regione si impegna ad assicurare la certezza della corresponsione dei corrispettivi e, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione. In caso di tardivo pagamento degli importi dovuti, la Regione è tenuta a corrispondere a Trenitalia gli interessi moratori al tasso stabilito dalle norme vigenti, emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi di quanto disposto dal D.Lgs. n. 231/2002.
- 9 Nel caso di ritardo nei pagamenti, la relativa remunerazione non concorre all'ammontare di cui alla previsione dell'articolo 8 comma 3 lettera a).
- 10 La Regione si riserva di aderire alla richiesta di Trenitalia di eventuale liquidazione anticipata delle fatture in correlazione alla disponibilità delle risorse, valutandone gli effetti positivi sul CER.

#### **Art. 7**

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

1. Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a Trenitalia 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 Trenitalia, in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art. 21 del D. Lgs. n. 112/2015 s.m.i.

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

## **Art. 8**

### **(Confronto annuale ed effetti conseguenti)**

1. Al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto per l'intero periodo di dieci anni di durata, le Parti procedono, acquisito il consuntivo dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali annui riportati nel PEF con quelli consuntivi desumibili dal CER dell'esercizio in questione, al fine di determinare eventuali scostamenti rispetto alle stime del citato PEF, secondo le modalità riportate nell'Allegato 4 Matrice dei rischi.
2. Allo scopo Trenitalia, annualmente, nel termine fissato dal quadro normativo e regolatorio di riferimento, trasmette alla Regione e all'ART i formati di contabilità regolatoria e i dati tecnici relativi all'esercizio precedente, compilati in ottemperanza a quanto disposto dalla Delibera ART n.120/2018 e s.m.i., unitamente alla Relazione Illustrativa e alla certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione alla citata Delibera ART n.120/2018.

Il confronto annuale è effettuato tra i valori dell'anno di riferimento riportati nel PEF ed il CER, quest'ultimo opportunamente rettificato da Trenitalia avendo riguardo agli importi non di competenza dell'anno di riferimento, nonché dell'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse stimate in sede di chiusura del Bilancio di esercizio e tenuto anche conto di quanto previsto nella "Matrice dei rischi" di cui all'Allegato 4.

La "Matrice dei rischi" dettaglia le responsabilità per voci di costo/ricavo attribuendola alle Parti e definisce la metodologia di applicazione. Sulla base delle responsabilità così individuate, si procede alle rettifiche delle voci di costo/ricavo così come riportate nella contabilità regionale di cui al CER. Allo scopo Trenitalia invia annualmente una relazione degli scostamenti PEF/CER nella quale sono analizzati quelli superiori alle normali oscillazioni gestionali ( $\pm 5\%$  della voce oggetto di analisi).

3. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento calcolato, si possono adottare le seguenti misure e 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 annuo del PEF), si evidenzi una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola cinque per cento ( $\pm 0,5\%$ ) rispetto ai Ricavi Operativi annui del PEF, l'importo corrispondente a detto scostamento, in più o in meno, si intende integralmente annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in questione;

- b) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare uno scostamento eccedente la fascia di cui al precedente punto a) ( $\pm 0,5\%$  dei ricavi annui), ma inferiore alla fascia di cui alla lettera c) ( $\pm 5\%$ ), l'importo corrispondente alla parte eccedente il punto a), scomputato delle componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi di cui all'Allegato 4, è rendicontato per essere poi compensato algebricamente alla fine del periodo di riferimento del PEF, ovvero in occasione della revisione intermedia di cui al PRO per il secondo periodo regolatorio, ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo articolo 9. In alternativa le Parti possono condividere la possibilità di reimpiego durante le riunioni del Comitato Tecnico di Gestione;
- c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare un risultato totale eccedente il più o meno cinque per cento ( $\pm 5\%$ ) dei ricavi operativi, non riassorbibile nel corso di validità del Contratto, le Parti provvedono alla rendicontazione ai sensi del precedente punto b) e ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione attraverso la sottoscrizione di un apposito atto che modifichi il PEF sostituendo quindi l'allegato (All. 3) al presente Contratto, con le modalità previste al successivo articolo 9.
4. Nel secondo periodo regolatorio, a valle della ricezione dei nuovi parametri di efficacia ed efficienza forniti dall'ART, effettuata una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER rendicontati e cumulati algebricamente (sia positivi che negativi) negli anni precedenti, a norma del precedente comma 3, le Parti definiscono il PRO per il successivo periodo regolatorio, e la conseguente eventuale revisione/rimodulazione del PEF, rideterminando eventualmente il tasso di inflazione previsto a PEF, sempre mantenendo l'originario equilibrio economico-finanziario del Contratto, inclusa l'originale remunerazione del capitale. In caso di importi rendicontati a favore della Regione, le Parti potranno definire il riutilizzo per progetti di miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale.
5. Infine, la tabella di Listino Prezzi (All. 7), derivata dai valori del primo anno del PEF ed aggiornata secondo la previsione del PEF annualmente, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, Trenitalia si rende disponibile ad effettuare su richiesta della Regione - 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 all'articolo 8 comma 3 lettera a).
6. Entro il mese di luglio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER certificato 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 determinati e rendicontati secondo i precedenti commi, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti e/o oggetto di accordi tra le Parti volti alla parziale regolarizzazione delle eccedenze in più o in meno.

7. Laddove al termine della compensazione finale di tali importi residui un saldo totale compreso in una fascia pari a  $\pm 0,5\%$  del fatturato dell'intero periodo, l'importo corrispondente a detto saldo 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 a tale titolo.
8. Laddove, invece, al termine della compensazione finale residui un saldo totale eccedente la fascia di cui al comma precedente, al netto di eventuali accordi tra le Parti rettificativi dei servizi da rendere e volti a riassorbire parzialmente le differenze preliminarmente rendicontate e non utilizzate, l'importo corrispondente alla variazione in più o meno rispetto alla predetta fascia diviene definitivo e pertanto 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 sessanta giorni.

#### **Art. 9**

#### **(Riequilibrio del PEF)**

1. Le Parti provvedono ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali di cui all'art. 8 comma 3 lett. b) nel frattempo rendicontati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto che ripristini l'originario equilibrio economico-finanziario di cui al precedente articolo 6 comma 1, modificando il PEF e sostituendo quindi l'allegato (All. 3) al Contratto, nei seguenti casi:
  - a) nel caso in cui i risultati del confronto PEF/CER di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui all'art.8 comma 3 lett. b, e facciano registrare scostamenti totali, entrambi positivi od entrambi negativi, di ammontare complessivo del biennio superiore al 5% dei Ricavi operativi dello stesso biennio di cui al PEF;
  - b) nel caso di cui all' art. 8 comma 3 lett. c);
  - c) nel caso di modifica permanente del programma di esercizio dei servizi ferroviari superiore al 2% (due per cento) rispetto al perimetro degli stessi servizi previsti nel PEF;
  - d) nel caso in cui la redazione del PRO, per il secondo periodo regolatorio, renda necessaria una modifica del PEF;
  - e) nei casi di adempimento a sopravvenute disposizioni normative, nonché in caso di adeguamenti, non previsti nel PEF, conseguenti a provvedimenti amministrativi e giurisdizionali, disposizioni normative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti, diversi dalla Regione, che comportino una variazione significativa dell'ammontare complessivo degli

investimenti in capo a Trenitalia o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio.

2. In tutti i casi elencati sub comma 1), le Parti procedono a determinare il nuovo PEF, entro 60 giorni dall'esito dell'ultimo confronto PEF/CER, procedendo al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo prioritariamente:
  - a) sui fattori di produzione;
  - b) sul corrispettivo;
  - c) sul sistema tariffario;
  - d) sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 16, solo laddove non siano state assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti;
  - e) sul livello dei servizi.

Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 giorni dall'apertura delle trattative, Trenitalia ha diritto di risolvere il presente Contratto, fermo restando l'obbligo di garantire il servizio per i successivi 6 mesi agli stessi patti e condizioni, fatto salvo il diritto di Trenitalia a vedersi riconosciute le somme necessarie a garantire l'equilibrio economico-finanziario inclusa la remunerazione del capitale investito per il periodo di servizio effettivamente reso.

#### **Art. 10**

##### **(Fondi stanziati a copertura del Contratto e minimo garantito)**

1. Le Parti si avvalgono della revisione del PEF di cui al precedente art. 9 nel caso di insufficienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto. In caso di mancato accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 giorni dall'intervenuto accertamento della predetta insufficienza, Trenitalia procederà, anche in corso d'orario e previa comunicazione alla Regione, ad una riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi.
2. Tali interventi, finalizzati a mantenere l'originario equilibrio economico-finanziario del presente Contratto, dovranno essere tali da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata o che non potrà essere erogata a Trenitalia.
3. La Regione garantisce a Trenitalia lo svolgimento di prestazioni in applicazione del presente Contratto, tale da assicurare un corrispettivo minimo annuo corrispondente all'80% (ottanta per cento) della produzione del servizio quantificato nell'Allegato 1.

#### **Art. 11**

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

1. L'offerta commerciale 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 Trenitalia, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima



effettuata sulla base del Listino Prezzi di cui al precedente articolo 8, comma 5 (All. 7). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 6, 7, 8 e 9.

3. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa infrastruttura ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, Trenitalia può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione alla Regione e alla clientela, almeno 30 giorni prima della variazione dell'offerta. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 6, 7, 8 e 9.
4. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, Trenitalia 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, quali scioperi, calamità naturali, terremoti, sommosse e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposta dalle Autorità, nonché da cause imputabili a Trenitalia o al Gestore dell'Infrastruttura – genereranno effetti economico-finanziari, come minori costi sostenuti in sede di CER e, quindi, in sede di consuntivazione annuale fra quest'ultimo e il PEF, come previsto al precedente art. 8.
2. Qualora le variazioni di produzione rispetto al programma di esercizio siano imputabili a Trenitalia, le stesse sono valutate ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'All. 6.
3. In caso di sciopero, Trenitalia garantisce le prestazioni indispensabili (prestazioni di servizio minime) di cui all'Allegato 1c, stabilite con accordo siglato tra Trenitalia e le Organizzazioni Sindacali; in conformità alle disposizioni di cui alla Legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e s.m.i. Trenitalia garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla clientela e alla Regione.
4. Trenitalia, 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, le Parti tengono conto – anche ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'All. 6 – del programma di esercizio straordinario messo a punto da Trenitalia.

#### **Art. 13**

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

1. Trenitalia ha facoltà di procedere a qualsiasi iniziativa di valorizzazione commerciale dei beni funzionali allo svolgimento del servizio, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.

2. Trenitalia determina le 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 loro natura.
4. La Regione, se d'obbligo in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie, ha facoltà di richiedere spazi nella disponibilità esclusiva di Trenitalia per la divulgazione di informazioni di proprio interesse coerenti con le finalità del presente Contratto, quali la promozione del territorio, previa valutazione dei relativi costi conseguenti alla predetta divulgazione/mancati ricavi che saranno riconosciuti a Trenitalia con separata regolazione. La Regione fornirà a Trenitalia, al momento della richiesta, il contenuto dell'informazione al fine di consentirle di valutare che la stessa non sia lesiva o in contrasto con interessi/policy/attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Resta in capo alla Regione ogni responsabilità sul contenuto delle informazioni, manlevando Trenitalia da ogni responsabilità a riguardo.
5. Le Parti si impegnano ad individuare annualmente, entro il mese di gennaio di ogni anno, il programma delle iniziative culturali che possono essere volano di promozione e sviluppo del territorio regionale, da raggiungere con il collegamento ferroviario e/o intermodale e da promuovere per mezzo almeno dei canali di comunicazione di Trenitalia.

#### **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, nonché l'applicazione sovraregionale delle tariffe regionali per i viaggi attraverso due o più Regioni, come definito dalla Conferenza Stato-Regioni nel Documento *“Nuova tariffa con applicazione sovraregionale”* del 3 agosto 2017 come integrato dal Documento del 21 settembre 2017 e successive ulteriori integrazioni. Il sistema tariffario è riportato nell'Allegato 5.
2. La Regione, ai sensi del presente Atto, corrisponde direttamente a Trenitalia 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 stabilite solo dalla Regione.
3. La Regione ha definito nel PEF che:
  - negli anni 2023 – 2024 – 2025, a far data dal 1° gennaio (con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente), l'incremento delle tariffe nella misura del 5% annuo;
  - annualmente per il 2022 e dal 2026, a far data dal 1° gennaio (con prevendita al 25 dicembre dell'anno precedente), l'adeguamento delle tariffe al tasso di inflazione programmato di cui al NADEF dell'anno precedente a quello di riferimento;
  - gli aggiornamenti conseguenti delle tariffe con applicazione sovraregionale da applicarsi secondo quanto disposto dalla Conferenza delle Regioni e Province Autonome (al momento della

sottoscrizione del Contratto al 1° febbraio con prevendita degli abbonamenti al 25 gennaio e al 1° agosto con prevendita degli abbonamenti al 25 luglio).

Gli incrementi/adequamenti delle tariffe sono paritetici per le tariffe regionali/integrate e sono automaticamente applicati da Trenitalia, salvo deliberazione contraria da parte della Regione. Con riferimento agli anni 2022 e 2023 la differenza percentuale tra l'incremento/adequamento attuato e quanto previsto nel PEF sarà effettuata a seguito della sottoscrizione del presente Contratto e lo scostamento rispetto al ricavo di cui al PEF sarà computato a carico della Regione nel confronto PEF/CER dell'anno.

4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adequamento/incremento di cui al precedente comma contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione intervenga per non effettuarlo nella misura di cui al PEF, l'importo corrispondente all'aumento dei ricavi atteso, anno per anno considerando l'effetto cumulato sarà attribuito alla Regione secondo quanto previsto all'Allegato 4 Matrice dei Rischi; tale importo non è considerato nel calcolo di cui all'art. 8 comma 3 lettera a).
5. Trenitalia provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri ed 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.
6. Trenitalia si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutela della sicurezza personale del viaggiatore secondo il "*Piano Operativo di sicurezza e controlleria*", che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Il Piano definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
7. Trenitalia ha facoltà di adottare – decorsi trenta giorni dalla data della comunicazione alla Regione – ulteriori titoli individuati sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa-lavoro e casa-scuola e turistica anche in collaborazione con gli enti locali, anche combinati con altre prestazioni o servizi.
8. Trenitalia assicura una rete di vendita, diretta e/o indiretta in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori, anche attraverso l'estensione di progetti di *digital customer experience* ed integrazione multimodale. Al fine di garantire nell'arco della durata del Contratto un costante adeguato livello di dotazione della rete di vendita e d'informazione, e con riferimento al PEF che prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta ed un potenziamento dei canali di vendita alternativi, nonché alla luce della progressiva digitalizzazione dell'acquisto dei titoli di viaggio, le Parti hanno predisposto un apposito "*Piano di intervento vendita ed informazione*" (All. 14), anche tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta. Il Piano definisce la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-

finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 6 potranno essere ridefinite.

9. Trenitalia si impegna a prendere parte ad un progetto di integrazione tariffaria regionale, fermo restando che, qualora lo stesso risulti economicamente penalizzante e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti, Trenitalia ha facoltà di non aderirvi ovvero di recedere.
11. Le Parti si impegnano a sviluppare evoluzioni del sistema tariffario, 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. Trenitalia si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.
2. Trenitalia eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'All. 6. Il rispetto delle condizioni minime di qualità è verificato attraverso il monitoraggio 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, Trenitalia 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 la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 6 potranno essere ridefinite.
4. Trenitalia assicura che siano soddisfatte le condizioni minime di informazione degli utenti e dei cittadini nelle fasi precedenti e durante il viaggio. Tali informazioni sono erogate in lingua italiana e in lingua inglese. Entro un anno dalla stipula del Contratto, Trenitalia predispone, condividendolo con la Regione, un "*Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese*", fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
5. Trenitalia effettua, con almeno un'indagine 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, Trenitalia deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta

esperienza e professionalità. Le Parti hanno verificato e condividono che la rilevazione della *customer satisfaction* condotta da Trenitalia è conforme ai requisiti della misura 5 della Delibera ART n.16/2018.

6. Trenitalia elabora la Carta dei Servizi, secondo lo schema di cui all'Allegato 12, 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 alle Delibera ART n.16/2018, Delibera ART n.106/2018 e ai diritti minimi degli utenti con possibilità di rimando alle "Condizioni generali di trasporto" di Trenitalia. Trenitalia si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il 30 novembre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro 30 giorni dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si considera approvata e Trenitalia procede a pubblicarla sul proprio sito internet entro il 31 marzo di ogni anno, provvedendo al successivo invio all'ART. La Regione, in fase di disamina 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. La Carta dei Servizi, seppur non allegata al presente Atto, ne costituisce parte integrante e sostanziale.
7. Trenitalia, in ottemperanza a quanto disposto all'art. 2 comma 461, lett. f, Legge n. 244/2007, cit. si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di 2.000 euro le attività di cui alle lett. b, c, d. della suddetta Legge, a ristoro di spese per attività approvate dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate alla Regione stessa.

#### **Art. 16**

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

1. Trenitalia e la Regione si impegnano a realizzare il piano di investimenti di cui all'All. 8, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato. Gli investimenti complessivi a carico di Trenitalia ammontano a 56,16 milioni di euro (di cui 25,94 milioni di euro quali cofinanziamento per nuovo materiale rotabile e revamping e 30,22 milioni di euro per impianti, informatica, tecnologie e ciclica). Le Parti, se d'obbligo in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie, entro un anno dalla sottoscrizione del Contratto, nei limiti dell'investimento complessivo previsto a PEF, predispongono i seguenti Piani:
  - Piano per la sostituzione progressiva del materiale rotabile (per età e classe ambientale);
  - Piano per investimenti per innovazione tecnologica;
  - Piano per ICT (rilevazione automatizzata contapasseggeri, diagnostica a bordo, videosorveglianza, attrezzaggio per PMR, wi-fi, ecc).
2. Gli investimenti in acquisto di nuovo materiale rotabile, di proprietà di Trenitalia, e di revamping sono pari a 67,64 milioni di euro, di cui 25,94 milioni di euro in autofinanziamento Trenitalia (di cui 16,40 per revamping e 9,54 per acquisto di nuovo materiale rotabile) e 41,70 milioni di euro finanziati

dalla Regione per acquisto di nuovo materiale rotabile; l'imputazione delle quote di cofinanziamento è riportata nell'Allegato 8. In caso di riduzione del costo effettivo del materiale rotabile rispetto a quello stimato nel PEF, per effetto di quanto previsto al punto 14 delle premesse, il maggior importo degli investimenti per il quale Trenitalia si è impegnata, potrà essere destinato ad altri ulteriori investimenti da definire congiuntamente ovvero determinare un riequilibrio del PEF di cui al precedente art. 9. In caso di indicizzazione oltre quanto stimato nel PEF, il maggior costo sarà valutato nell'ambito del confronto PEF/CER e, se necessario, sarà attivata la procedura di riequilibrio del PEF, ai sensi del precedente art. 9, e/o si procederà a una rimodulazione degli investimenti previsti a PEF, sempre fermo restando l'importo complessivo degli investimenti di cui al precedente comma 1 e quanto previsto alla Matrice dei rischi (All. 4) e al PRO (All. 3).

3. Trenitalia, nell'ambito del quadro economico del Contratto, procede all'ammortamento del valore del materiale rotabile al netto dei finanziamenti regionali, applicando i principi contabili Internazionali (IFRS) adottati da Trenitalia e dal Gruppo Ferrovie dello Stato riportati nella nota integrativa al bilancio di Trenitalia.
4. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di Trenitalia, la Regione si obbliga sin d'ora ad acquistare, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione, il materiale rotabile acquistato da Trenitalia in forza del presente Contratto, nonché in virtù di disposizioni di precedenti contratti di servizio. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, Trenitalia potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo contratto di acquisto col fornitore alla Regione; in tal caso, quest'ultima si impegna sin d'ora a subentrare in detto contratto ed a restituire a Trenitalia gli importi di corrispettivo già liquidati al fornitore, facendosi inoltre carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.

Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da Trenitalia, su richiesta della Regione Trenitalia si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, la Regione può richiedere a Trenitalia di cedere il contratto di acquisto con il fornitore, per tutti o parte dei treni; in tal caso, la Regione si impegna sin d'ora a restituire a Trenitalia gli importi di corrispettivo già liquidati al fornitore, facendosi inoltre carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.

Nei casi di cui al presente comma, il trasferimento della proprietà ovvero il subentro è subordinato al pagamento integrale di quanto dovuto a Trenitalia e costituisce condizione di efficacia del nuovo affidamento.

5. Trenitalia si obbliga, inoltre, alla cessazione anche anticipata del Contratto a trasferire alla Regione la proprietà del materiale rotabile da essa eventualmente interamente finanziato.

## Art. 17

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

1. Trenitalia fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità definite nell'All. 6 e nel PRO All. 3, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate, nonché trasmette annualmente la Relazione Illustrativa di cui alla Delibera ART n.120/2018, nella quale sono esaminate le *performance* e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, laddove possibile, quelle preventive.
2. Trenitalia illustra alla Regione i risultati conseguiti in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui al successivo art. 19. La Regione ha facoltà di chiedere a Trenitalia 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. Il Comitato Tecnico di Gestione valuta il rispetto delle condizioni minime di qualità ed indica le eventuali azioni di miglioramento. Le Condizioni minime di qualità sono sottoposte a una valutazione in sede di revisione del PEF di cui all'art. 9. Tale valutazione riguarda anche l'adeguatezza alle esigenze dell'utenza dei parametri e degli indicatori di cui all'Allegato 6.  
Allo scopo la Regione istituisce un tavolo di confronto da essa presieduto tra la Regione e le Associazioni dei Consumatori con il compito di valutare l'andamento del servizio, la qualità percepita, la rispondenza alle esigenze dei viaggiatori. In tale ambito, la Regione potrà richiedere la partecipazione di Trenitalia in qualità di soggetto tecnico, per fornire specifici approfondimenti, cui Trenitalia ha obbligo di partecipare.
3. La Regione si riserva di verificare il rispetto degli standard di qualità del servizio ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.  
Le verifiche sono formalizzate in contraddittorio con i rappresentanti di Trenitalia.
4. Relativamente alla verifica della qualità erogata, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano al personale di Trenitalia le evidenze negative dell'ispezione.
5. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni regionali 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 (CLC) e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da Trenitalia in un numero massimo annuale pari a 10.
6. Trenitalia è tenuta a fornire i dati numerici relativi alle frequentazioni di tutti i treni, sulla base delle risultanze delle rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi, nonché l'indice di affollamento per fascia oraria - misurato come passeggeri in piedi/metri quadrati, considerando la sola superficie utile del vagone per il viaggio in piedi (esclusa quindi la superficie occupata da posti a sedere e gli spazi destinati al deflusso dei passeggeri). Trenitalia 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). I dati devono essere forniti, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione.

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

7. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, Trenitalia cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura affinché la Regione sia abilitata con 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".

### **Art. 18**

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

1. Le Parti hanno individuato indicatori di qualità, con relativi valori obiettivo, secondo cui possono maturare premi, penalità e mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'All. 6.
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'irrogazione delle penalità non potrà superare l'1,5% del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF (All. 3). Qualora le 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 mitigazioni potranno determinare per Trenitalia un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4 comma 6 del D.Lgs. n. 70/2014, è consentita l'applicazione di penali a Trenitalia solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.
4. La Regione e Trenitalia si danno reciprocamente atto che le condizioni minime di qualità e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 1371/2007 e dal Regolamento UE n.782/2021. Le somme che Trenitalia dimostri di aver sostenuto per l'applicazione dei predetti Regolamenti e della Delibera ART n.106/2018, tra cui le somme erogate per l'indennità da ritardo biglietti singoli e abbonamenti, vanno a ridurre in maniera corrispondente gli importi delle eventuali penali.
5. Il sistema delle penalità ha lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro di eventuali disagi e danni e, in particolare, i relativi importi economici, detratte le mitigazioni e gli importi impiegati per l'applicazione dei suddetti Regolamenti e della Delibera ART n.106/2018, sono utilizzati dalla Regione prioritariamente a beneficio della clientela e per progetti di miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale.
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 giorni dalla data di accertamento della medesima. Trenitalia, entro 10 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 giorni dal ricevimento delle medesime provvede ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da Trenitalia.

#### **Art. 19**

##### **(Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)**

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il “Comitato Tecnico di Gestione del Contratto”, di seguito denominato per brevità “Comitato”, disciplinato secondo il Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione, di cui all'Allegato 11, composto da:
  - a) due rappresentanti di Trenitalia, tra cui il Direttore Regionale;
  - b) due rappresentanti della Regione, a cui spetta la nomina del Presidente.
2. Il Comitato ha le seguenti funzioni: assiste le Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali; esamina ed approva i Piani di cui agli articoli 14, 15; analizza il monitoraggio dei dati anche al fine di verificare il rispetto degli obiettivi di cui all'art. 15; si occupa della prevenzione e della soluzione delle controversie; si occupa della definizione delle penali e delle mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale; verifica l'equilibrio economico-finanziario del Contratto e, in caso di squilibrio, provvede agli adempimenti relativi al riequilibrio dello stesso; verifica lo stato di attuazione del programma di investimenti di cui al precedente articolo 16.
3. Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di Trenitalia.

#### **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 n.16/2018 secondo le tempistiche ivi previste.
2. Contestualmente alla loro pubblicazione, i documenti, i dati e le informazioni di cui al comma 1 sono trasmessi da ciascuna Parte all'ART in formato aperto/editabile.
3. La Regione si impegna ad osservare ed a far osservare al proprio personale e a propri consulenti/collaboratori a qualsiasi titolo l'obbligo di riservatezza in ordine a tutte le informazioni, di qualsivoglia natura, fornite in relazione all'esecuzione del presente Contratto. La Regione si impegna pertanto ad adottare tutte le misure necessarie per non pregiudicare la riservatezza delle

predette informazioni e ad utilizzare ciascuna informazione esclusivamente per la gestione del presente Contratto.

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

#### **Art. 21**

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

La presente scrittura privata non autenticata è sottoscritta digitalmente.

Trenitalia si obbliga:

- a) a registrare il presente Contratto con il pagamento dell'imposta di registro in misura fissa – e la correlata imposta di bollo – entro i termini di legge decorrenti dalla sottoscrizione;
- b) nel caso di applicazione di penali da parte della Regione, a presentare presso il competente Ufficio delle Agenzia delle Entrate (ai sensi dell'art. 19 del D.P.R. n.131/86) apposita “Denuncia di avveramento della condizione sospensiva” entro i termini di legge decorrenti dalla data della seduta di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto che ne quantifica e definisce l'importo e procedere al pagamento della relativa imposta di registro in misura proporzionale.

#### **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.
2. In ogni caso di cessazione anticipata degli effetti del presente Contratto, ciascuna Parte si impegna a corrispondere all'altra gli importi economici eventualmente necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, incluso il profitto ragionevole (ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e della Delibera ART n.154/2019), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 8, comma 7. Il versamento della Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche definite concordemente e comunque non oltre il termine di 12 mesi dalla data di cessazione del Contratto. 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 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;
  - b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Ente Affidante.

## **Art. 23**

### **(Obblighi alla scadenza del Contratto)**

1. Al fine di consentire alla Regione l'organizzazione della procedura di affidamento del servizio alla scadenza del Contratto, tre anni prima della scadenza di cui all'art. 4 e su richiesta della Regione, Trenitalia - se d'obbligo in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie - si impegna a trasmettere:
  - a) l'elenco dei beni strumentali allo svolgimento del servizio con indicazione del valore di cessione;
  - b) elenco dei beni essenziali/indispensabili in proprietà di Trenitalia, con l'indicazione del titolo giuridico di cessione (proprietà/locazione/altro);
  - c) l'elenco, in forma anonima, del personale utilizzato riportando, per ogni lavoratore, i dati su inquadramento, abilitazioni, anzianità, trattamento economico e costo complessivo annuo;
  - d) ulteriori informazioni riguardanti i servizi oggetto del Contratto necessarie all'organizzazione e allo svolgimento della procedura di affidamento del servizio che Trenitalia avrà l'obbligo di fornire in base alla normativa che sarà vigente.
2. Resta inteso che ogni informazione/dato/elenco di cui al comma precedente verranno fornite nella misura in cui siano contemplate dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti.

## **Art. 24**

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

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

## **Art. 25**

### **(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 Fercredit-Servizi Finanziari S.p.A. – società del Gruppo FS Italiane S.p.A. - o di intermediari bancari e finanziari autorizzati e vigilati dalla Banca d'Italia.
2. Entro 20 giorni dal ricevimento della notifica della Cessione, 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. 26**

### **(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 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. 27**

### **(Codici etici)**

1. La Regione dichiara e garantisce che nello svolgimento delle attività oggetto del presente Contratto e per tutta la durata dello stesso, ivi incluse le attività ad esso connesse, conformerà i propri comportamenti ai principi di lealtà, correttezza, integrità e trasparenza; la Regione assicura altresì che i propri funzionari, dipendenti, nonché agenti, consulenti, rappresentanti, subappaltatori e subcontraenti eventualmente impiegati ai fini dell'esecuzione del presente Contratto – previa adeguata informativa – opereranno nel pieno rispetto:

- a) delle proprie Policy nonché di tutte le leggi, norme e regolamenti applicabili e adotterà i presidi atti ad evitare le condotte che possano integrare le ipotesi di reato indicate nel D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i.;
- b) di ogni normativa e regolamento in materia di anticorruzione applicabile; in particolare e in coerenza con tali normative, la Parte si impegna ad astenersi nello svolgimento delle attività connesse al presente Contratto (a) dall'offrire, promettere, elargire, direttamente o indirettamente, anche per interposta persona, denaro o altre utilità, benefici, vantaggi, indebitamente, a un Pubblico Ufficiale o ad un Incaricato di Pubblico Servizio, per sé o per altri, o a qualsivoglia soggetto terzo e (b) dal sollecitare o dall'accettare, direttamente o indirettamente, anche per interposta persona, offerte di danaro o altre utilità, benefici, vantaggi, non dovuti, per sé o per altri, da un Pubblico Ufficiale, un Incaricato di Pubblico Servizio o da un qualsivoglia soggetto terzo.

2. La Regione dichiara e garantisce:

- a) di aver preso visione del Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, pubblicato al seguente indirizzo Internet: <http://www.fsitaliane.it> nella sezione “Il Gruppo FS” sottosezione “Governance” – sottosezione “Codice etico”, che è parte integrante del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di FS, di averne ben compreso i principi, i contenuti e le finalità e di obbligarsi al loro pieno ed integrale rispetto;
- b) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo FS Italiane, disponibile al seguente indirizzo Internet: <http://www.trenitalia.com>, sezione “Chi siamo”, area “Etica, compliance e integrità”, di averne ben compreso i principi, i contenuti e le finalità e di attenersi, nei rapporti con Trenitalia, a quanto ivi contenuto.
- c) di aver preso visione della Parte Generale del Modello 231 di Trenitalia, disponibile al seguente indirizzo Internet: <http://www.trenitalia.com>, sezione “Chi siamo”, area “Etica, compliance e integrità” e di averne ben compreso i contenuti e le finalità, aderendo ai principi etico-comportamentali ivi previsti e di obbligarsi al loro pieno ed integrale rispetto.
3. La Regione si impegna a segnalare tutti i casi di violazioni dei principi contenuti nei documenti sopraccitati e nei commi 1) e 2) prendendo atto che le segnalazioni devono essere effettuate secondo le modalità e tramite i canali indicati, per Trenitalia, sul proprio sito internet nell’area “Etica, compliance e integrità” sopra indicata.
4. Trenitalia si impegna a rispettare gli obblighi derivanti dal Codice di comportamento dei dipendenti della Giunta regionale di cui alla DGR n. 44 del 01/02/2023 pubblicato sul sito della Regione Basilicata [www.regione.basilicata.it](http://www.regione.basilicata.it), sezione Amministrazione Trasparente - Disposizioni generali - Atti generali - Codice disciplinare e codice di condotta in quanto applicabili che, seppure non allegato al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso Trenitalia dichiara di aver preso conoscenza.
5. La violazione grave o reiterata a di uno dei principi etico-comportamentali e delle previsioni contenute nel comma 2 sub a), b) e c) e nel comma 4, la commissione di uno o più reati previsti nel D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. accertata con sentenza passata in giudicato o a seguito di applicazione della pena su richiesta delle Parti ex art. 444 c.p.p., che riconosca la responsabilità della Parte secondo la normativa alla stessa applicabile, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui ai commi 1), 2), 3) e 4) del presente articolo, configurano un’ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all’art. 1456 del codice civile.

## **Art. 28**

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

La normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari di cui all’art. 3 della L. 136/2010 e s.m.i. non trova applicazione nei confronti di Trenitalia in quanto società a capitale interamente pubblico. Tuttavia

Trenitalia, su richiesta della Regione, assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari e fornirà le indicazioni relative al conto corrente dedicato e le generalità dei soggetti delegati ad operare sullo stesso.

#### **Art. 29**

##### **(Trattamento dei dati personali)**

Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell'ambito e per le finalità connesse all'affidamento e all'esecuzione del Contratto, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza previsti dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e D.Lgs. n. 196/2003 e s.m.i).

In particolare, le Parti si impegnano a trattare i dati personali nel rispetto del principio di minimizzazione, nonché a garantirne l'integrità e la riservatezza.

È fermo l'obbligo di ciascuna delle Parti, in qualità di Titolari autonomi del trattamento, di fornire l'informativa sul trattamento dei dati personali alle persone fisiche della propria organizzazione e a quelle dell'altra Parte i cui dati siano trattati per le finalità di cui al primo paragrafo del presente articolo e di garantire l'esercizio dei diritti degli interessati.

L'obbligo di informativa di cui sopra viene assolto da Trenitalia S.p.A. mediante pubblicazione nella sezione "Protezione Dati Personali" del sito istituzionale [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com) e dalla Regione mediante pubblicazione nella sezione Privacy policy del sito istituzionale [www.regione.basilicata.it](http://www.regione.basilicata.it).

Ciascuna Parte risponde delle contestazioni, azioni o pretese avanzate da parte degli interessati e/o di qualsiasi altro soggetto e/o Autorità in merito alla inosservanza alla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. 196/2003 e s.m.i), ad essa ascrivibili.

#### **Art. 30**

**(Titolarietà Autonoma per il trattamento dati necessario per l'emissione delle credenziali di libera circolazione (CLC) previste dall'articolo 17 comma 5, per le abilitazioni previste dall'articolo 17 comma 7 e per la costituzione del "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto" di cui all'articolo 19)**

L'esecuzione del presente Contratto comporta il trattamento di dati personali in maniera autonoma da parte di Trenitalia S.p.A. e della Regione che si configurano pertanto come Titolari autonomi dei trattamenti effettuati, ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento UE 2016/679 sia nei confronti dell'altro Titolare che nei confronti dei soggetti cui i dati personali trattati sono riferiti.

Le Parti si danno reciprocamente atto di conoscere ed applicare, nell'ambito delle proprie organizzazioni, la normativa vigente in materia di protezione dei dati personali ai fini della corretta gestione del trattamento.

In particolare, le Parti si impegnano:

- ad una verifica puntuale di conformità del trattamento effettuato per l'esecuzione del Contratto alla disciplina vigente in materia di protezione dei dati personali;
- alla cooperazione reciproca nel caso in cui una di esse risulti destinataria di istanze per l'esercizio dei diritti degli interessati previsti dall'articolo 12 e ss. del Regolamento Ue 2016/679 ovvero di richieste delle Autorità di Controllo che riguardino ambiti di trattamento di competenza dell'altra parte;
- ad applicare misure di sicurezza idonee e adeguate a proteggere i dati personali da esse trattati per le finalità connesse all'esecuzione del presente Contratto, contro i rischi di distruzione, perdita, anche accidentale, di accesso o modifica non autorizzata dei dati o di trattamento non consentito o non conforme alle finalità della raccolta;
- ad informarsi reciprocamente rispetto ad ogni potenziale violazione di dati personali (data breach) che possa in qualsiasi modo interessare l'altra Parte, procedendo senza ritardo alla notifica della violazione di dati personali all'Autorità di Controllo, nei casi in cui tale notifica sia dovuta dal Titolare del trattamento, ai sensi dell'articolo 33 del Regolamento UE 2016/679.

### **Art. 31**

#### **(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 all'implementazione delle misure ivi previste.
2. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, la Regione si obbliga a:
  - a) segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico contattando il numero 3316360190 o scrivendo all'indirizzo mail [securityincident@fsitaliane.it](mailto:securityincident@fsitaliane.it);
  - b) consentire l'accesso del personale incaricato da Trenitalia per la verifica delle misure minime adottate, nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali.

Resta inteso che, in caso di inadempimento parziale o integrale anche di uno soltanto degli obblighi sopra elencati, Trenitalia 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.
- 3 Trenitalia s'impegna a individuare e rispettare misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.

### **Articolo 32**

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

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 Basilicata .....

Per Trenitalia S.p.A. ....





ALLEGATO 1a SERVIZI FERROVIARI

Validità 1° Gennaio 2023 - 31 Dicembre 2023.

Cat. del treno	codice id. treno	Partenza	ora part.	Arrivo	ora arr.	Km relazione	Fermate intermedie	Tratta di competenza	Giorni esercizio annui	Periodicità	Km *treno	Tempi di percorrenza	Ore annue servizio commerciale	Tipo di materiale prioritariamente utilizzato	Composizione Programma	Posti offerti Composizione Programmata	Composizioni Minima	Posti offerti Minima	Posti Offerti* Km Composizione Minima	servizio sostitutivo*	
R	4296	TARANTO	10:10	NAPOLI C.le	14:38	316,041	PALAGIANO CHIATONA(10:24-10:25); GINOSA(10:36-10:37); METAPONTO(10:46-10:47); PISTICCI(11:04-11:05); FERRANDINA-SCALO MATERA(11:14-11:15); GRASSANO(11:33-11:34); POTENZA CENTRALE(12:15-12:17); PICERNO(12:33-12:34); BARAGIANO(12:45-12:46); BELLA MURO(12:49-12:50); EBOLI(13:36-13:37); BATTIPAGLIA(13:44-13:45); SALERNO(13:58-14:01)	Taranto - Potenza - Salerno	365	Permanente		115.354,965	4:28:00	1630:20:00	Piano Ribassato	4	306	3	222	25.608.802,23	La.: 23710+21106+5338, in alternativa BUS; BUS.
R	4297	NAPOLI C.le	16:14	TARANTO	20:45	316,041	SALERNO(16:58-17:03); BATTIPAGLIA(17:15-17:17); EBOLI(17:24-17:25); ROMAGNANO-VIETRI S.V. (17:57-17:58); BELLA MURO(18:08-18:09); BARAGIANO(18:13-18:14); PICERNO(18:25-18:26); POTENZA CENTRALE(18:46-18:48); GRASSANO(19:23-19:24); FERRANDINA-SCALO MATERA(19:37-19:38); PISTICCI(19:47-19:48); METAPONTO(20:06-20:07); GINOSA(20:14-20:15); CASTELLANETA MARINA(20:21-20:22)	Taranto - Potenza - Salerno	365	Permanente		115.354,965	4:31:00	1648:35:00	Piano Ribassato	4	306	3	222	25.608.802,23	BUS
R	21779	SAPRI	15:44	PAOLA	17:20	92,212	ACQUAFREDDA (14:20-14:21); MARATEA (14:26-14:27); MARINA DI MARATEA (14:31-14:32); PRAJA-AJETA-TORTORA (14:37-14:38); SCALEA-S. DOMENICA TALAO (14:45-14:46); MARCELLINA-V.-O. (14:50-14:51); BELVEDERE MARITTIMO (15:06-15:07); CAPO BONIFATI (15:11-15:12); CETRARO (15:18-15:19); ACQUAPPESA (15:23-15:24); GUARDIA PIEMONTESE (15:28-15:29); FUSCALDO (15:34-15:35)	Sapri - Paola	71	Lav. sino al 26.03.2023.		6.547,052	1:36:00	113:36:00	POP	4	305	2	138	903.493,18	Bus
R	12875	SAPRI	16:22	PAOLA	17:53	92,212	ACQUAFREDDA (14:20-14:21); MARATEA (14:26-14:27); MARINA DI MARATEA (14:31-14:32); PRAJA-AJETA-TORTORA (14:37-14:38); SCALEA-S. DOMENICA TALAO (14:45-14:46); MARCELLINA-V.-O. (14:50-14:51); BELVEDERE MARITTIMO (15:06-15:07); CAPO BONIFATI (15:11-15:12); CETRARO (15:18-15:19); ACQUAPPESA (15:23-15:24); GUARDIA PIEMONTESE (15:28-15:29); FUSCALDO (15:34-15:35)	Sapri - Paola	231	Lav. dal 27.03.2023.		21.300,972	1:31:00	350:21:00	POP	4	305	2	138	2.939.534,14	R5595 (ore 17.22)
R	21874	PAOLA	11:11	SAPRI	12:18	92,212	FUSCALDO (9:49-9:50); CETRARO (9:58-9:59); CAPO BONIFATI (10:04-10:05); BELVEDERE MARITTIMO (10:09-10:10); DIAMANTE-BUONVICINO (10:16-10:22); SCALEA S. DOMENICA TALAO (10:34-10:35); PRAJA-AJETA-TORTORA (10:43-10:44); MARATEA (10:52-10:53); ACQUAFREDDA (10:58-10:59)	Sapri - Paola	71	Lav. sino al 26.03.2023.		6.547,052	1:07:00	79:17:00	POP	4	305	2	138	903.493,18	BUS
R	5596	PAOLA	11:46	SAPRI	12:57	92,212	FUSCALDO (9:49-9:50); CETRARO (9:58-9:59); CAPO BONIFATI (10:04-10:05); BELVEDERE MARITTIMO (10:09-10:10); DIAMANTE-BUONVICINO (10:16-10:22); SCALEA S. DOMENICA TALAO (10:34-10:35); PRAJA-AJETA-TORTORA (10:43-10:44); MARATEA (10:52-10:53); ACQUAFREDDA (10:58-10:59)	Sapri - Paola	231	Lav. dal 27.03.2023.		21.300,972	1:11:00	273:21:00	POP	4	305	2	138	2.939.534,14	5596 (ore 12.24)
R	19870	POTENZA C.le	05:28	FOGGIA	07:46	118,329	POTENZA SUPERIORE(05:33-05:34); POTENZA MACCHIA ROMANA(05:36-05:37); AVIGLIANO LUCANIA(05:45-05:46); PIETRAGALLA(05:50-05:51); POSSIDENTE(05:55-05:56); CASTEL LAGOPESOLE(05:59-06:00); FORENZA(06:11-06:12); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(06:24-06:25); BARILE(06:28-06:29); MELFI(06:35-06:36);	Foggia - Potenza	365	Permanente		43.190,085	2:18:00	839:30:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	5.873.851,56	La.: 19872; Fes.: BUS.
R	19871	FOGGIA	05:06	POTENZA C.le	07:05	118,329	MELFI(05:54-05:55); BARILE(06:02-06:03); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(06:06-06:07); FORENZA(06:14-06:15); FILIANO(06:20-06:21); CASTEL LAGOPESOLE(06:26-06:27); POSSIDENTE(06:30-06:31); PIETRAGALLA(06:35-06:36); AVIGLIANO LUCANIA(06:40-06:41); POTENZA MACCHIA ROMANA(06:52-06:53); POTENZA	Foggia - Potenza	365	Permanente		43.190,085	1:59:00	723:55:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	5.873.851,56	19873
R	19872	POTENZA C.le	06:18	FOGGIA	08:23	118,329	POTENZA SUPERIORE(06:24-06:25); POTENZA MACCHIA ROMANA(06:27-06:28); AVIGLIANO LUCANIA(06:37-06:38); PIETRAGALLA(06:44-06:45); POSSIDENTE(06:51-06:52); CASTEL LAGOPESOLE(06:55-06:56); FORENZA(07:06-07:07); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(07:14-07:15); BARILE(07:18-07:19); MELFI(07:25-07:26);	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		35.735,358	2:05:00	629:10:00	Minuetto-EMU	3	145	1	68	2.430.004,34	19874+BUS PZ308
R	19873	FOGGIA	05:34	POTENZA C.le	07:58	118,329	MELFI(06:32-06:33); BARILE(06:41-06:42); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(06:50-06:51); FORENZA(07:03-07:04); FILIANO(07:10-07:11); CASTEL LAGOPESOLE(07:18-07:19); POSSIDENTE(07:22-07:23); PIETRAGALLA(07:28-07:29); AVIGLIANO LUCANIA(07:37-07:38); POTENZA MACCHIA ROMANA(07:46-07:47); POTENZA	Foggia - Potenza	365	Permanente		43.190,085	2:24:00	876:00:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	5.873.851,56	La.: 19875; Fes.: BUS.
R	19874	POTENZA C.le	07:15	MELFI	08:47	52,872	POTENZA SUPERIORE(07:21-07:22); POTENZA MACCHIA ROMANA(07:24-07:25); AVIGLIANO LUCANIA(07:34-07:35); PIETRAGALLA(07:44-07:45); POSSIDENTE(07:52-07:53); CASTEL LAGOPESOLE(07:58-07:59); FILIANO(08:05-08:06); FORENZA(08:15-08:16); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(08:29-08:30); BARILE(08:35-08:36)	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		15.967,344	1:32:00	463:04:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	2.171.558,78	BUS
R	19875	FOGGIA	06:20	POTENZA C.le	08:37	118,329	MELFI(07:22-07:23); BARILE(07:32-07:33); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(07:39-07:40); FORENZA(07:50-07:51); CASTEL LAGOPESOLE(08:01-08:02); POSSIDENTE(08:05-08:06); PIETRAGALLA(08:10-08:11); AVIGLIANO LUCANIA(08:17-08:18); POTENZA MACCHIA ROMANA(08:25-08:26); POTENZA SUPERIORE(08:28-08:29); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(08:36-08:37);	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		35.735,358	2:17:00	689:34:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	2.430.004,34	19877
R	19876	POTENZA C.le	7:15	FOGGIA	09:35	118,329	POTENZA SUPERIORE(07:21-07:22); POTENZA MACCHIA ROMANA(07:24-07:25); AVIGLIANO LUCANIA(07:34-07:35); PIETRAGALLA(07:40-07:41); POSSIDENTE(07:47-07:48); CASTEL LAGOPESOLE(07:52-07:53); FORENZA(08:03-08:04); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(08:12-08:13); BARILE(08:17-08:18); MELFI(08:25-08:26); ASCOLI	Foggia - Potenza	63	Festivo		7.454,727	2:20:00	147:00:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	506.921,44	BUS
R	19877	FOGGIA	06:45	POTENZA C.le	09:17	118,329	ASCOLI SATRIANO (7:11-7:12); CANDELA (7:24-7:25); MELFI(07:56-07:57); BARILE(08:04-08:05); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(08:09-08:10); FORENZA(08:18-08:19); CASTEL LAGOPESOLE(08:29-08:30); POSSIDENTE(08:33-08:34); PIETRAGALLA(08:39-08:40); AVIGLIANO LUCANIA(08:45-08:46); POTENZA MACCHIA ROMANA(09:02-	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		35.735,358	2:32:00	765:04:00	Minuetto-EMU	3	145	1	68	2.430.004,34	BUS
R	19878	POTENZA C.le	19:20	POTENZA SUP.	19:26	3,809	POTENZA CENTRALE(19:20); POTENZA SUPERIORE(19:26)	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		1.150,318	0:06:00	30:12:00	Minuetto-EMU	3	145	1	68	78.221,62	19906
R	19879	FOGGIA	06:45	POTENZA C.le	09:19	118,329	ASCOLI SATRIANO (7:11-7:12); CANDELA (7:19-7:20); MELFI(07:47-07:48); BARILE(07:56-07:57); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(08:09-08:10); FORENZA(08:18-08:19); CASTEL LAGOPESOLE(08:29-08:30); POSSIDENTE(08:33-08:34); PIETRAGALLA(08:38-08:39); AVIGLIANO LUCANIA(08:44-08:45); POTENZA MACCHIA ROMANA(09:03-	Foggia - Potenza	63	Festivo		7.454,727	2:34:00	161:42:00	Minuetto-EMU	3	145	1	68	506.921,44	BUS
R	19880	POTENZA C.le	08:40	FOGGIA	10:40	118,329	POTENZA CENTRALE(08:40); Potenza Univ.(08:44-08:45); POTENZA SUPERIORE(08:47-08:48); POTENZA MACCHIA ROMANA(08:50-08:51); AVIGLIANO LUCANIA(09:00-09:01); PIETRAGALLA(09:06-09:07); POSSIDENTE(09:11-09:12); CASTEL LAGOPESOLE(09:15-09:16); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(09:32-09:33); BARILE(09:36-09:37);	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		35.735,358	2:00:00	604:00:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	2.430.004,34	19884+BUS PZ302
R	19881	POTENZA SUP.	19:35	POTENZA C.le	19:42	3,809	NN	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		1.150,318	0:07:00	35:14:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	78.221,62	19905
R	19882	POTENZA C.le	08:42	FOGGIA	10:40	118,329	POTENZA SUPERIORE(08:48-08:49); POTENZA MACCHIA ROMANA(08:52-08:53); AVIGLIANO LUCANIA(09:01-09:02); PIETRAGALLA(09:07-09:08); POSSIDENTE(09:12-09:13); CASTEL LAGOPESOLE(09:15-09:16); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(09:32-09:33); BARILE(09:36-09:37); MELFI(09:44-09:45)	Foggia - Potenza	63	Festivo		7.454,727	1:58:00	123:54:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	506.921,44	BUS
R	19883	FOGGIA	08:42	POTENZA C.le	11:01	118,329	FOGGIA(08:42); ROCCHETTA S. ANTONIO-LACEDONIA(09:21-09:22); MELFI(09:41-09:42); BARILE(09:53-09:54); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(09:59-10:00); FORENZA(10:08-10:09); CASTEL LAGOPESOLE(10:20-10:21); POSSIDENTE(10:25-10:26); PIETRAGALLA(10:32-10:33); AVIGLIANO LUCANIA(10:40-10:41); POTENZA	Foggia - Potenza	365	Permanente		43.190,085	2:19:00	845:35:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	2.936.925,78	BUS
R	19884	POTENZA C.le	09:36	MELFI	10:55	52,872	POTENZA SUPERIORE(09:41-09:42); POTENZA MACCHIA ROMANA(09:44-09:45); PM TIERA* (09:53-09:57); AVIGLIANO LUCANIA(10:02-10:03); PIETRAGALLA(10:08-10:09); POSSIDENTE(10:13-10:14); CASTEL LAGOPESOLE(10:17-10:18); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(10:39-10:40); BARILE(10:45-10:46)	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		15.967,344	1:19:00	397:38:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	2.171.558,78	BUS
R	19885	MELFI	08:59	POTENZA C.le	10:13	52,872	BARILE(09:07-09:08); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(09:11-09:12); FORENZA(09:21-09:22); CASTEL LAGOPESOLE(09:35-09:36); POSSIDENTE(09:39-09:40); PIETRAGALLA(09:44-09:45); AVIGLIANO LUCANIA(09:50-09:51); POTENZA MACCHIA ROMANA(10:00-10:01); POTENZA SUPERIORE(10:03-10:04); Potenza Univ.(10:06-	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		15.967,344	1:14:00	372:28:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	1.085.779,39	19883
R	19886	POTENZA C.le	11:28	FOGGIA	13:29	118,329	POTENZA SUPERIORE(11:34-11:35); POTENZA MACCHIA ROMANA(11:37-11:38); AVIGLIANO LUCANIA(11:46-11:47); POSSIDENTE(11:54-11:55); CASTEL LAGOPESOLE(11:58-11:59); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(12:15-12:16); MELFI(12:28-12:29); ORDONA(13:08-13:09)	Foggia - Potenza	365	Permanente		43.190,085	2:01:00	736:05:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	2.936.925,78	BUS
R	19887	FOGGIA	10:29	POTENZA C.le	12:37	118,329	MELFI(11:23-11:24); BARILE(11:31-11:32); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(11:36-11:37); CASTEL LAGOPESOLE(11:55-11:56); POSSIDENTE(12:00-12:01); AVIGLIANO LUCANIA(12:15-12:16); POTENZA MACCHIA ROMANA(12:24-12:25); POTENZA SUPERIORE(12:28-12:29)	Foggia - Potenza	63	Festivo		7.454,727	2:08:00	134:24:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	506.921,44	BUS
R	19888	POTENZA C.le	12:34	MELFI	13:50	52,872	Potenza Univ.(12:39-12:40); POTENZA SUPERIORE(12:42-12:43); POTENZA MACCHIA ROMANA(12:45-12:46); AVIGLIANO LUCANIA(12:54-12:55); PIETRAGALLA(13:00-13:01); POSSIDENTE(13:05-13:06); CASTEL LAGOPESOLE(13:09-13:10); FORENZA(13:24-13:25); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(13:34-13:35); BARILE(13:38-13:39)	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		15.967,344	1:16:00	382:32:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	2.171.558,78	19892
R	19889	FOGGIA	11:37	POTENZA C.le	13:47	118,329	MELFI(12:31-12:32); BARILE(12:40-12:41); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(12:45-12:46); FORENZA(12:54-12:55); CASTEL LAGOPESOLE(13:05-13:06); POSSIDENTE(13:09-13:10); PIETRAGALLA(13:14-13:15); AVIGLIANO LUCANIA(13:20-13:21); POTENZA MACCHIA ROMANA(13:30-13:31); POTENZA SUPERIORE(13:35-	Foggia - Potenza	63	Festivo		7.454,727	2:10:00	136:30:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	506.921,44	BUS
R	19890	POTENZA C.le	13:00	POTENZA SUP.	13:07	3,809	Potenza Univ.(13:04-13:05)	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		1.150,318	0:07:00	35:14:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	78.221,62	BUS PZ123
R	19891	MELFI	12:38	POTENZA C.le	13:47	52,872	BARILE(12:45-12:46); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(12:50-12:51); FORENZA(12:59-13:00); FILIANO(13:05-13:06); CASTEL LAGOPESOLE(13:12-13:13); POSSIDENTE(13:16-13:17); PIETRAGALLA(13:21-13:22); AVIGLIANO LUCANIA(13:27-13:28); POTENZA MACCHIA ROMANA(13:36-13:37); POTENZA SUPERIORE(13:41-	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		15.967,344	1:09:00	347:18:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	2.171.558,78	BUS
R	19892	POTENZA C.le	13:30	FOGGIA	15:58	118,329	POTENZA SUPERIORE(13:38-13:39); POTENZA MACCHIA ROMANA(13:41-13:42); AVIGLIANO LUCANIA(13:52-13:53); PIETRAGALLA(14:00-14:01); POSSIDENTE(14:05-14:06); CASTEL LAGOPESOLE(14:08-14:09); FILIANO(14:15-14:16); FORENZA(14:21-14:22); RIONERO ATELLA RIPCANDITA(14:30-14:31); BARILE(14:38-14:39);	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		35.735,358	2:28:00	744:56:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	4.860.008,69	19898 + BUS
R	19893	POTENZA SUP.	13:15	POTENZA C.le	13:22	3,809	Potenza Univ.(13:17-13:18)	Foggia - Potenza	302	Lavorativo		1.150,318	0:07:00	35:14:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	78.221,62	19891
R	19894	POTENZA C.le	13:30	FOGGIA	16:03	118,329	POTENZA SUPERIORE(13:38-13:39); POTENZA MACCHIA ROMANA(13:46-13:47); AVIGLIANO LUCANIA(13:55-13:56); PIETRAGALLA(14:01-14:02); POSSIDENTE(14:06														

R	21101	BELLA MURO	11:35	POTENZA C.le	12:15	31,458	BELLA MURO(07:06); BARAGIANO(07:11-07:12); FRANCIOSA(07:18-07:19); PICERNO(07:28-07:32); TITO(07:40-07:41); POTENZA CENTRALE(07:53)	Potenza - Salerno	231	Lav. Escluso il sabato sino 15/7 e dal 21/8/ 2023.	7.266,798	0:40:00	154:00:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	494.142,26	BUS PZ123
R	21102	POTENZA C.le	06:25	SALERNO	08:21	110,968	PICERNO(06:43-06:48); BARAGIANO(06:59-07:00); BELLA MURO(07:03-07:04); BALVANO R.(07:11-07:12); BUCCINO S.GREGORIO MAGNO(07:23-07:24); CONTURSI TERME(07:36-07:37); EBOLI(07:51-07:56); BATTIPAGLIA(08:03-08:04)	Potenza - Salerno	302	Lavorativo	33.512,336	1:56:00	583:52:00	Minuetto-DMU	3	145	2	126	4.222.554,34	BUS
R	21103	SALERNO	5:45	POTENZA C.le	7:53	110,968	SALERNO(05:18); BATTIPAGLIA(05:33-05:34); EBOLI(05:39-05:40); CAMPAGNA SERRE PERSANO(05:45-05:46); CONTURSI TERME(05:55-05:56); SICIGNANO DEGLI ALBURNI(06:04-06:05); BUCCINO S.GREGORIO MAGNO(06:11-06:12); BELLA MURO(06:29-06:30); BARAGIANO(06:33-06:34); PICERNO(06:46-06:47); TITO(06:56-06:57)	Potenza - Salerno	302	Lavorativo	33.512,336	2:08:00	644:16:00	Minuetto-DMU	3	145	2	126	4.222.554,34	BUS
R	21104	POTENZA C.le	06:58	SALERNO	09:03	110,968	PICERNO(07:13-07:14); BARAGIANO(07:25-07:26); BELLA MURO(07:29-07:30); BALVANO R.(07:37-07:38); BUCCINO S.GREGORIO MAGNO(07:51-08:07); CONTURSI TERME(08:23-08:24); EBOLI(08:37-08:38); BATTIPAGLIA(08:44-08:45)	Potenza - Salerno	63	Festivo	6.990,984	2:05:00	131:15:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	475.386,91	BUS
R	21105	SALERNO	10:09	POTENZA C.le	12:02	110,968	BATTIPAGLIA(10:24-10:25); EBOLI(10:30-10:31); SICIGNANO DEGLI ALBURNI[*](10:53-10:58); BUCCINO S.GREGORIO MAGNO(11:06-11:07); BELLA MURO(11:26-11:27); BARAGIANO(11:30-11:31); PICERNO(11:43-11:44)	Potenza - Salerno	63	Festivo	6.990,984	1:53:00	118:39:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	475.386,91	BUS
R	21106	POTENZA C.le	13:25	SALERNO	15:20	110,968	TITO(13:35-13:36); PICERNO(13:42-13:43); BARAGIANO(13:53-13:54); BELLA MURO(13:57-13:58); BUCCINO S.GREGORIO MAGNO(14:17-14:18); CONTURSI TERME(14:34-14:38); EBOLI(14:52-14:53); BATTIPAGLIA(15:00-15:02)	Potenza - Salerno	365	Permanente	40.503,320	1:55:00	699:35:00	Minuetto-DMU	3	145	2	126	5.103.418,32	BUS
R	21107	SALERNO	14:00	POTENZA C.le	15:44	110,968	BATTIPAGLIA(14:14-14:15); EBOLI(14:20-14:21); BALVANO R.(15:01-15:02); BELLA MURO(15:10-15:11); BARAGIANO(15:14-15:15); PICERNO(15:25-15:26)	Potenza - Salerno	302	Lavorativo	33.512,336	1:44:00	523:28:00	Minuetto-DMU	3	145	2	126	4.222.554,34	BUS
R	21108	POTENZA C.le	17:29	SALERNO	19:30	110,968	PICERNO(17:44-17:45); BARAGIANO(17:57-17:58); BELLA MURO(18:05-18:10); CAMPAGNA SERRE PERSANO[*](18:50-18:54); EBOLI(19:02-19:03); BATTIPAGLIA(19:11-19:13)	Potenza - Salerno	302	Lavorativo	33.512,336	2:01:00	609:02:00	Minuetto-DMU	3	145	2	126	4.222.554,34	BUS
R	21109	SALERNO	15:10	POTENZA C.le	16:57	110,968	BATTIPAGLIA(15:24-15:25); EBOLI(15:31-15:32); BELLA MURO(16:13-16:19); BARAGIANO(16:25-16:26); PICERNO(16:36-16:37)	Potenza - Salerno	302	Lavorativo	33.512,336	1:47:00	538:34:00	Minuetto-DMU	3	145	2	126	4.222.554,34	BUS
R	21110	POTENZA C.le	18:58	SALERNO	20:45	110,968	PICERNO(19:13-19:14); BARAGIANO(19:24-19:25); BELLA MURO(19:31-19:37); EBOLI(20:19-20:20); BATTIPAGLIA(20:27-20:28)	Potenza - Salerno	302	Lavorativo	33.512,336	1:47:00	538:34:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	2.278.838,85	BUS
R	21111	SALERNO	16:08	POTENZA C.le	18:06	110,968	BATTIPAGLIA(16:22-16:23); EBOLI(16:28-16:29); CONTURSI TERME(16:47-16:51); BUCCINO S.GREGORIO MAGNO(17:04-17:05); BELLA MURO(17:23-17:24); BARAGIANO(17:27-17:28); PICERNO(17:41-17:46)	Potenza - Salerno	365	Permanente	40.503,320	1:58:00	717:50:00	Minuetto-DMU	3	145	2	126	5.103.418,32	4297
R	21112	POTENZA C.le	19:28	SALERNO	21:34	110,968	PICERNO(19:46-19:50); BARAGIANO(20:01-20:02); BELLA MURO(20:05-20:06); CONTURSI TERME(20:39-20:43); EBOLI(20:57-20:58); BATTIPAGLIA(21:04-21:15)	Potenza - Salerno	63	Festivo	6.990,984	2:06:00	132:18:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	475.386,91	BUS
R	21113	SALERNO	19:54	POTENZA C.le	21:39	110,968	BATTIPAGLIA(20:09-20:10); EBOLI(20:16-20:21); BELLA MURO(21:04-21:05); BARAGIANO(21:08-21:09); PICERNO(21:19-21:20)	Potenza - Salerno	302	Lavorativo	33.512,336	1:45:00	528:30:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	2.278.838,85	BUS
R	21114	POTENZA C.le	21:13	SALERNO	23:06	110,968	PICERNO(21:36-21:37); BARAGIANO(21:48-21:49); BELLA MURO(21:54-21:58); EBOLI(22:40-22:41); BATTIPAGLIA(22:49-22:50)	Potenza - Salerno	302	Lavorativo	33.512,336	1:53:00	568:46:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	2.278.838,85	BUS
R	21115	SALERNO	20:23	POTENZA C.le	21:53	110,968	BATTIPAGLIA(20:21-20:22); EBOLI(20:28-20:29); BELLA MURO(21:13-21:14); BARAGIANO(21:17-21:18); PICERNO(21:33-21:34)	Potenza - Salerno	63	Festivo	6.990,984	1:30:00	94:30:00	Minuetto-DMU	3	145	1	68	475.386,91	BUS
R	23710	TARANTO	11:01	POTENZA C.le	13:15	150,325	PALAGIANO CHIATONA(11:15-11:16); CASTELLANETA MARINA(11:22-11:23); GINOSA(11:28-11:29); METAPONTO(11:35-11:36); BERNALDA(11:48-11:49); PISTICCI(12:00-12:01); FERRANDINA-SCALO MATERA(12:11-12:12); SALANDRA(12:20-12:21); GRASSANO(12:28-12:29); ALBANO DI LUCANIA(12:46-12:47);	Potenza - Taranto	302	Lavorativo	45.398,150	2:14:00	674:28:00	Piano Ribassato	4	306	2	138	6.264.944,70	BUS
R	23711	POTENZA C.le	8:01	TARANTO	10:07	150,325	TRIVIGNO(08:19-08:20); ALBANO DI LUCANIA(08:23-08:24); GRASSANO(08:40-08:41); SALANDRA(08:47-08:48); FERRANDINA-SCALO MATERA(08:56-08:57); PISTICCI(09:06-09:07); BERNALDA(09:14-09:15); METAPONTO(09:30-09:31); GINOSA(09:37-09:38); PALAGIANO CHIATONA(09:48-09:49)	Potenza - Taranto	365	Permanente	54.868,625	2:06:00	766:30:00	Piano Ribassato	4	306	2	138	7.571.870,25	BUS
R	23712	TARANTO	18:23	POTENZA C.le	20:50	150,325	PALAGIANO CHIATONA(18:36-18:37); CASTELLANETA MARINA(18:45-18:46); GINOSA(18:53-18:54); METAPONTO(19:02-19:03); BERNALDA(19:12-19:13); PISTICCI(19:22-19:23); FERRANDINA-SCALO MATERA(19:34-19:35); SALANDRA(19:45-19:46); GRASSANO(19:53-19:54); ALBANO DI LUCANIA(20:14-20:15);	Potenza - Taranto	365	Permanente	54.868,625	2:27:00	894:15:00	Piano Ribassato	4	306	2	138	7.571.870,25	BUS
R	23713	POTENZA C.le	14:28	TARANTO	16:40	150,325	TRIVIGNO(14:45-14:46); ALBANO DI LUCANIA(14:48-14:49); GRASSANO(15:06-15:07); SALANDRA(15:15-15:16); FERRANDINA-SCALO MATERA(15:26-15:27); PISTICCI(15:37-15:38); BERNALDA(15:48-15:49); METAPONTO(16:03-16:04); GINOSA(16:10-16:11); CASTELLANETA MARINA(16:17-16:18); PALAGIANO	Potenza - Taranto	302	Lavorativo	45.398,150	2:12:00	664:24:00	Piano Ribassato	4	306	2	138	6.264.944,70	BUS

18.056

1.829.201,138

32736:26:00

posti a sedere offerte	n° comp min
≤68	1
>68 ≤138	2
>138 ≤222	3
>222 ≤306	4

\* con eventuale assegnazione al treno sostitutivo delle fermate non programmate rispetto al servizio soppresso

**Allegato 1b. Servizi Sostitutivi Programmati.**

**Validità 1° Gennaio 2023 - 31 Dicembre 2023.**

**Linea TARANTO - POTENZA**

Numero Servizio Sostitutivo	Stazione di Origine	ora part.	Stazione di Destinazione	ora arr.	Km relazione	N. Fermate intermedie	Periodicità	Giorni di effettuazione	Bus*Km di servizio
PZ100	TARANTO	05:35	POTENZA C.le	07:48	150	6	Lavorativo.	301	45.150
PZ104	TARANTO	12:30	POTENZA C.le	14:45	158	4	Lavorativo.	301	47.438
PZ103	POTENZA C.le	13:10	TARANTO	15:23	158	5	Lavorativo.	301	47.438
PZ201	POTENZA M.R.	17:15	TARANTO	19:50	169	8	Lavorativo.	301	50.839
TOTALE GIORNI e BUS*KM anno 2023								1.204	190.864

**Linea POTENZA - SALERNO - NAPOLI**

Numero Servizio	Stazione di Origine	ora part.	Stazione di Destinazione	ora arr.	Km relazione	N. Fermate intermedie	Periodicità	Giorni di effettuazione	Bus*Km di servizio
PZ102	POTENZA C.le	08:00	SALERNO	09:30	115	1	Lavorativo.	301	34.645
PZ101	NAPOLI C.le	13:00	POTENZA C.le	15:00	169	0	Lavorativo.	301	50.779
PZ110	POTENZA C.le	14:50	NAPOLI C.le	17:00	170	0	Lavorativo.	301	51.080
PZ105	SALERNO	07:50	POTENZA M.R.	09:30	111	4	Lav. sino al 16/7 e dal 22/8/2023.	272	30.246
PZ106	POTENZA C.le	14:50	NAPOLI	17:00	170	0	Festivo. Non circola l'1/01, il 9/4, il 15/8 e il 25/12/2023.	60	10.182
PZ107	SALERNO	11:35	POTENZA C.le	13:05	113	1	Lavorativo.	301	34.103
PZ108	POTENZA M.R.	14:00	SALERNO	16:20	120	6	Lav. sino al 16/7 e dal 22/8/2023.	272	32.722
PZ109	NAPOLI C.le	19:30	POTENZA C.le	21:35	169	0	Permanente. Non circola l'1/01, il 9/4, il 15/8 e il 25/12/2023.	361	60.901
PZ111	SALERNO	12:40	POTENZA M.R.	14:25	110	2	Lavorativo.	301	33.050
PZ112	POTENZA M.R.	18:00	SALERNO	20:25	120	6	Lavorativo.	301	36.210
PZ113	SALERNO	23:10	POTENZA C.le	00:30	102	0	Lavorativo.	301	30.672
PZ116	POTENZA C.le	08:30	NAPOLI C.le	10:40	170	0	Lavorativo.	301	51.080
PZ120	POTENZA M.R.	10:55	BELLA MURO	12:09	47	5	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2023.	266	12.369
PZ121	BELLA MURO	08:10	POTENZA M.R.	09:24	46	5	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2023.	266	12.103
PZ122	POTENZA M.R.	14:05	BELLA MURO	15:19	47	5	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2023.	266	12.369
PZ123	BELLA MURO	12:30	POTENZA M.R.	13:44	46	5	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2023.	266	12.103
PZ124	POTENZA C.le	22:40	BELLA MURO	23:34	40	3	Lavorativo.	301	11.950
PZ125	BELLA MURO	19:50	POTENZA C.le	20:44	39	3	Lavorativo.	301	11.769
PZ131	SALERNO	06:00	POTENZA M.R.	08:04	118	6	Lavorativo.	301	35.548
PZ263	EBOLI	14:30	BUCCINO	15:15	43	3	Lavorativo.	301	12.913
PZ264	BUCCINO	12:40	EBOLI	13:25	43	3	Lavorativo.	301	12.853
PZ265	EBOLI	15:40	BUCCINO	16:25	43	3	Lavorativo.	301	12.913
PZ266	BUCCINO	17:35	EBOLI	18:20	43	3	Lavorativo.	301	12.853
PZ504	POTENZA C.le	06:00	SALERNO	07:20	102	0	Lavorativo.	301	30.792
TOTALE GIORNI e BUS*KM anno 2023								6.845	646.204

**Linea POTENZA - FOGGIA**

Numero Servizio Sostitutivo	Stazione di Origine	ora part.	Stazione di Destinazione	ora arr.	Km relazione	N. Fermate intermedie	Periodicità	Giorni di effettuazione	Bus*Km di servizio
PZ301	FOGGIA	13:00	MELFI	14:10	74	1	Lavorativo.	301	22.124
PZ302	MELFI	11:10	FOGGIA	12:00	61	0	Lavorativo.	301	18.361
PZ303	FOGGIA	16:30	MELFI	17:20	60	0	Lavorativo.	301	17.910
PZ304	MELFI	14:10	FOGGIA	15:00	61	0	Lavorativo.	301	18.361
PZ305	S.N. di Melfi	16:55	POTENZA Sup.	18:31	96	4	Lav. Sino al 30/7 e dal 22/8/2023.	284	27.236
PZ306	POTENZA M.R.	22:30	MELFI	23:50	69	8	Permanente.	365	25.039
PZ307	FOGGIA	22:50	POTENZA Sup.	00:53	121	7	Permanente.	365	44.092
PZ308	MELFI	08:56	FOGGIA	09:46	61	0	Lavorativo.	301	18.361
PZ309	FOGGIA	11:20	MELFI	12:10	60	0	Lavorativo.	301	17.910
PZ310	POTENZA C.le	19:00	MELFI	20:25	62	7	Lav. escluso il sabato sino al 15/7 e dal 28/8 al 16/12/2023.	215	13.395
PZ311	MELFI	11:20	POTENZA C.le	12:46	62	7	Lav. escluso il sabato sino al 15/7 e dal 28/8 al 16/12/2023.	215	13.223
PZ313	MELFI	13:30	POTENZA C.le	14:56	62	7	Lav. escluso il sabato sino al 15/7 e dal 28/8 al 16/12/2023.	215	13.223
PZ318	POTENZA M.R.	06:10	S.N. di Melfi	07:35	96	3	Lav. Sino al 30/7 e dal 22/8/2023.	284	27.236
TOTALE GIORNI e BUS*KM anno 2023								3.749	276.467

**TOTALE COMPLESSIVO: GIORNI e BUS\*KM anno 2023**

**11.798**

**1.113.535**

**Allegato 1c Servizi minimi garantiti in caso di sciopero.****Validità 1° gennaio 2023 - 31 Dicembre 2023****Linea Potenza - Foggia**

<b>N° Treno</b>	<b>Stazione di Partenza</b>	<b>Ora Part.</b>	<b>Stazione di Arrivo</b>	<b>Note</b>
19875	Foggia	06:20	Potenza Centrale	
19909	Foggia	18:30	Potenza Centrale	
19874	Potenza Centrale	07:15	Melfi	da Meli a Foggi si effettua con bus.
19904	Potenza Centrale	18:16	Foggia	

**Linea Potenza - Taranto**

<b>N° Treno</b>	<b>Stazione di Partenza</b>	<b>Ora Part.</b>	<b>Stazione di Arrivo</b>	<b>Note</b>
23711	Potenza Centrale	08:01	Taranto	
23712	Taranto	18:23	Potenza Centrale	

**Linea Potenza - Salerno**

<b>N° Treno</b>	<b>Stazione di Partenza</b>	<b>Ora Part.</b>	<b>Stazione di Arrivo</b>	<b>Note</b>
21102	Potenza Centrale	06:25	Salerno	
21108	Potenza Centrale	17:29	Salerno	L'orario di partenza potrebbe essere posticipato alle ore 18:00.
21103	Salerno	05:45	Potenza Centrale	L'orario di partenza potrebbe essere posticipato alle ore 06:00
21113	Salerno	19:54	Potenza Centrale	

ALLEGATO 1d Anno 2022 – Data consolidato

SERVIZI FERROVIARI

Validità 1° Gennaio 2022 - 31 Dicembre 2022.

Cat. del treno	codice id. treno	Partenza	ora part.	Arrivo	ora arr.	Km relazione	Fernate intermedie	Tratta di competenza	Giorni esercizio annui	Periodicità	Km *treno	Tempi di percorrenza	Ore annue servizio commerciale	Tipo di materiale prioritariamente utilizzato	Composizione programmata	Posti offerti Composizione Programmata	Composizioni Minima	Posti offerti Composizione Minima	Posti Offerti*Km Composizione Minima	servizio sostitutivo*			
R	4296	TARANTO	10:10	NAPOLI C.le	14:38	316,041	PALAGIANO CHIATONA(10:24-10:25); GINOSA(10:36-10:37); METAPONTO(10:46-10:47); PISTICCI(11:04-11:05); FERRANDINA-SCALO MATERA(11:14-11:15); GRASSANO(11:33-11:34); POTENZA CENTRALE(12:15-12:17); PICERNO(12:33-12:34); BARAGIANO(12:45-12:46); BELLA MURO(12:49-12:50); EBOLI(13:36-13:37); BATTIPAGLIA(13:44-13:45); SALERNO(13:58-14:01)	Taranto - Potenza - Salerno	365	Permanente	115.354,965	4:28:00	1630:20:00	Piano Ribassato	4	306	3	222	25.608.802,23	Lav.: 23710+21106+5338, in alternativa BUS; BUS.	Fes.:		
R	4297	NAPOLI C.le	16:14	TARANTO	20:45	316,041	SALERNO(16:58-17:03); BATTIPAGLIA(17:15-17:17); EBOLI(17:24-17:25); ROMAGNANO-VIETRI S.V.(17:57-17:58); BELLA MURO(18:08-18:09); BARAGIANO(18:13-18:14); PICERNO(18:25-18:26); POTENZA CENTRALE(18:46-18:48); GRASSANO(19:23-19:24); FERRANDINA-SCALO MATERA(19:37-19:38); PISTICCI(19:47-19:48); METAPONTO(20:06-20:07); GINOSA(20:14-20:15); CASTELLANETA MARINA(20:21-20:22)	Taranto - Potenza - Salerno	365	Permanente	115.354,965	4:31:00	1648:35:00	Piano Ribassato	4	306	3	222	25.608.802,23	BUS			
R	5597	SAPRI	14:14	PAOLA	15:53	92,212	ACQUAFREDDA (14:20-14:21); MARATEA (14:26-14:27); MARINA DI MARATEA (14:31-14:32); PRAJA-AJETA-TORTORA (14:37-14:38); SCALEA-S. DOMENICA TALAO (14:45-14:46); MARCELLINA-V.-O. (14:50-14:51); BELVEDERE MARITTIMO (15:06-15:07); CAPO BONIFATI (15:11-15:12); CETRARO (15:18-15:19); ACQUAPPESA (15:23-15:24); CETRARO (15:28-15:29); CAPO BONIFATI (15:33-15:34); BELVEDERE MARITTIMO (15:39-15:40); DIAMANTE-BUONVICINO (15:45-15:46); SCALEA S. DOMENICA TALAO (15:50-15:51); PRAJA-AJETA-TORTORA (15:55-15:56); MARATEA (16:00-16:01); ACQUAFREDDA (16:05-16:06)	Sapri - Paola	304	Lavorativo	28.032,448	1:39:00	501:36:00	Piano Ribassato	3	224	2	138	3.868.477,82	5583			
R	5598	PAOLA	9:44	SAPRI	11:05	92,212	FUSCALDO (9:49-9:50); CETRARO (9:58-9:59); CAPO BONIFATI (10:04-10:05); BELVEDERE MARITTIMO (10:09-10:10); DIAMANTE-BUONVICINO (10:16-10:17); SCALEA S. DOMENICA TALAO (10:24-10:25); PRAJA-AJETA-TORTORA (10:29-10:30); MARATEA (10:34-10:35); ACQUAFREDDA (10:39-10:40)	Sapri - Paola	304	Lavorativo	28.032,448	1:21:00	410:24:00	Piano Ribassato	3	224	2	138	3.868.477,82	BUS			
R	19870	POTENZA C.le	05:28	FOGGIA	07:46	118,329	POTENZA SUPERIORE(05:33-05:34); POTENZA MACCHIA ROMANA(05:36-05:37); AVIGLIANO LUCANIA(05:45-05:46); PIETRAGALLA(05:50-05:51); POSSIDENTE(05:55-05:56); CASTEL LAGOPESOLE(05:59-06:00); FORENZA(06:11-06:12); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(06:24-06:25); BARILE(06:28-06:29); MELFI(06:35-06:36)	Foggia - Potenza	365	Permanente	43.190,085	2:18:00	839:30:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	5.873.851,56	Lav.: 19872; Fes.: BUS.			
R	19871	FOGGIA	05:06	POTENZA C.le	07:05	118,329	MELFI(05:54-05:55); BARILE(06:02-06:03); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(06:06-06:07); FORENZA(06:14-06:15); FILIANO(06:20-06:21); CASTEL LAGOPESOLE(06:26-06:27); POSSIDENTE(06:30-06:31); PIETRAGALLA(06:35-06:36); AVIGLIANO LUCANIA(06:40-06:41); POTENZA MACCHIA ROMANA(06:52-06:53); POTENZA SUPERIORE(06:58-06:59)	Foggia - Potenza	365	Permanente	43.190,085	1:59:00	723:55:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	5.873.851,56	19873			
R	19872	POTENZA C.le	06:18	FOGGIA	08:23	118,329	POTENZA SUPERIORE(06:24-06:25); POTENZA MACCHIA ROMANA(06:27-06:28); AVIGLIANO LUCANIA(06:37-06:38); PIETRAGALLA(06:44-06:45); POSSIDENTE(06:51-06:52); CASTEL LAGOPESOLE(06:55-06:56); FORENZA(07:06-07:07); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(07:14-07:15); BARILE(07:18-07:19); MELFI(07:25-07:26)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	35.972,016	2:05:00	633:20:00	Automotrici-Aln668	2	136	1	68	2.446.097,09	19874+BUS P2308			
R	19873	FOGGIA	05:34	POTENZA C.le	07:58	118,329	MELFI(06:32-06:33); BARILE(06:41-06:42); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(06:50-06:51); FORENZA(07:03-07:04); FILIANO(07:10-07:11); CASTEL LAGOPESOLE(07:18-07:19); POSSIDENTE(07:22-07:23); PIETRAGALLA(07:28-07:29); AVIGLIANO LUCANIA(07:37-07:38); POTENZA MACCHIA ROMANA(07:46-07:47); POTENZA SUPERIORE(07:52-07:53)	Foggia - Potenza	365	Permanente	43.190,085	2:24:00	876:00:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	5.873.851,56	Lav.: 19875; Fes.: BUS.			
R	19874	POTENZA C.le	07:15	MELFI	08:47	52,872	POTENZA SUPERIORE(07:21-07:22); POTENZA MACCHIA ROMANA(07:24-07:25); AVIGLIANO LUCANIA(07:34-07:35); PIETRAGALLA(07:44-07:45); POSSIDENTE(07:52-07:53); CASTEL LAGOPESOLE(07:58-07:59); FILIANO(08:05-08:06); FORENZA(08:15-08:16); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(08:29-08:30); BARILE(08:35-08:36)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	16.073,088	1:32:00	466:08:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	2.185.939,97	BUS			
R	19875	FOGGIA	06:20	POTENZA C.le	08:37	118,329	MELFI(07:22-07:23); BARILE(07:32-07:33); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(07:39-07:40); FORENZA(07:50-07:51); CASTEL LAGOPESOLE(08:01-08:02); POSSIDENTE(08:05-08:06); PIETRAGALLA(08:10-08:11); AVIGLIANO LUCANIA(08:17-08:18); POTENZA MACCHIA ROMANA(08:25-08:26); POTENZA SUPERIORE(08:28-08:29)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	35.972,016	2:17:00	694:08:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	2.446.097,09	19877			
R	19876	POTENZA C.le	07:15	FOGGIA	09:35	118,329	POTENZA SUPERIORE(07:21-07:22); POTENZA MACCHIA ROMANA(07:24-07:25); AVIGLIANO LUCANIA(07:34-07:35); PIETRAGALLA(07:40-07:41); POSSIDENTE(07:47-07:48); CASTEL LAGOPESOLE(07:52-07:53); FORENZA(08:03-08:04); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(08:12-08:13); BARILE(08:17-08:18); MELFI(08:25-08:26); ASCOLI S. ANTONIO-LACEDONIA(08:29-08:30); POSSIDENTE(08:33-08:34); PIETRAGALLA(08:39-08:40); AVIGLIANO LUCANIA(08:45-08:46); POTENZA MACCHIA ROMANA(09:02-09:03); PIETRAGALLA(09:06-09:07); POSSIDENTE(09:11-09:12); CASTEL LAGOPESOLE(09:15-09:16); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(09:32-09:33); BARILE(09:36-09:37); NN	Foggia - Potenza	61	Festivo	7.218,069	2:20:00	142:20:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	490.828,69	BUS			
R	19877	FOGGIA	06:45	POTENZA C.le	09:17	118,329	ASCOLI S. ANTONIO-LACEDONIA(7:11-7:12); CANDELA(7:24-7:25); MELFI(07:56-07:57); BARILE(08:04-08:05); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(08:09-08:10); FORENZA(08:18-08:19); CASTEL LAGOPESOLE(08:29-08:30); POSSIDENTE(08:33-08:34); PIETRAGALLA(08:39-08:40); AVIGLIANO LUCANIA(08:45-08:46); POTENZA MACCHIA ROMANA(09:02-09:03); PIETRAGALLA(09:06-09:07); POSSIDENTE(09:11-09:12); CASTEL LAGOPESOLE(09:15-09:16); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(09:32-09:33); BARILE(09:36-09:37); NN	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	35.972,016	2:32:00	770:08:00	Automotrici-Aln668	2	136	1	68	2.446.097,09	BUS			
R	19878	POTENZA C.le	19:20	POTENZA SUP.	19:26	3,809	POTENZA CENTRALE(19:20); POTENZA SUPERIORE(19:26)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	1.157,936	0:06:00	30:24:00	Automotrici-Aln668	2	136	1	68	78.739,65	19906			
R	19879	FOGGIA	06:45	POTENZA C.le	09:19	118,329	ASCOLI S. ANTONIO-LACEDONIA(7:11-7:12); CANDELA(7:24-7:25); MELFI(07:47-07:48); BARILE(07:56-07:57); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(08:09-08:10); FORENZA(08:18-08:19); CASTEL LAGOPESOLE(08:29-08:30); POSSIDENTE(08:33-08:34); PIETRAGALLA(08:38-08:39); AVIGLIANO LUCANIA(08:44-08:45); POTENZA MACCHIA ROMANA(09:03-09:04); PIETRAGALLA(09:06-09:07); POSSIDENTE(09:11-09:12); CASTEL LAGOPESOLE(09:15-09:16); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(09:32-09:33); BARILE(09:36-09:37); NN	Foggia - Potenza	61	Festivo	7.218,069	2:34:00	156:34:00	Automotrici-Aln668	2	136	1	68	490.828,69	BUS			
R	19880	POTENZA C.le	08:40	FOGGIA	10:40	118,329	POTENZA CENTRALE(08:40); Potenza Univ.(08:44-08:45); POTENZA SUPERIORE(08:47-08:48); POTENZA MACCHIA ROMANA(08:50-08:51); AVIGLIANO LUCANIA(09:00-09:01); PIETRAGALLA(09:06-09:07); POSSIDENTE(09:11-09:12); CASTEL LAGOPESOLE(09:15-09:16); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(09:32-09:33); BARILE(09:36-09:37); NN	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	35.972,016	2:00:00	608:00:00	Automotrici-Aln668	2	136	1	68	2.446.097,09	19884+BUS P2302			
R	19881	POTENZA SUP.	19:35	POTENZA C.le	19:42	3,809	NN	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	1.157,936	0:07:00	35:28:00	Automotrici-Aln668	2	136	1	68	78.739,65	19905			
R	19882	POTENZA C.le	08:42	FOGGIA	10:40	118,329	POTENZA SUPERIORE(08:48-08:49); POTENZA MACCHIA ROMANA(08:52-08:53); AVIGLIANO LUCANIA(09:01-09:02); PIETRAGALLA(09:07-09:08); POSSIDENTE(09:12-09:13); CASTEL LAGOPESOLE(09:15-09:16); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(09:32-09:33); BARILE(09:36-09:37); MELFI(09:44-09:45)	Foggia - Potenza	61	Festivo	7.218,069	1:58:00	119:58:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	490.828,69	BUS			
R	19883	FOGGIA	08:42	POTENZA C.le	11:01	118,329	FOGGIA(08:42); ROCCHETTA S. ANTONIO-LACEDONIA(09:21-09:22); MELFI(09:41-09:42); BARILE(09:53-09:54); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(09:59-10:00); FORENZA(10:08-10:09); CASTEL LAGOPESOLE(10:20-10:21); POSSIDENTE(10:25-10:26); PIETRAGALLA(10:32-10:33); AVIGLIANO LUCANIA(10:40-10:41); POTENZA SUPERIORE(10:48-10:49)	Foggia - Potenza	365	Permanente	43.190,085	2:19:00	845:35:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	2.936.925,78	BUS			
R	19884	POTENZA C.le	09:36	MELFI	10:55	52,872	POTENZA SUPERIORE(09:41-09:42); POTENZA MACCHIA ROMANA(09:44-09:45); PM TIERA*[09:53-09:57]; AVIGLIANO LUCANIA(10:02-10:03); PIETRAGALLA(10:08-10:09); POSSIDENTE(10:13-10:14); CASTEL LAGOPESOLE(10:17-10:18); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(10:39-10:40); BARILE(10:45-10:46)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	16.073,088	1:19:00	400:16:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	2.185.939,97	BUS			
R	19885	MELFI	08:59	POTENZA C.le	10:13	52,872	BARILE(09:07-09:08); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(09:11-09:12); FORENZA(09:21-09:22); CASTEL LAGOPESOLE(09:35-09:36); POSSIDENTE(09:39-09:40); PIETRAGALLA(09:44-09:45); AVIGLIANO LUCANIA(09:50-09:51); POTENZA MACCHIA ROMANA(10:00-10:01); POTENZA SUPERIORE(10:03-10:04); Potenza Univ.(10:06-10:07)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	16.073,088	1:14:00	374:56:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	1.092.969,98	19883			
R	19886	POTENZA C.le	11:28	FOGGIA	13:29	118,329	POTENZA SUPERIORE(11:34-11:35); POTENZA MACCHIA ROMANA(11:37-11:38); AVIGLIANO LUCANIA(11:46-11:47); POSSIDENTE(11:54-11:55); CASTEL LAGOPESOLE(11:58-11:59); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(12:15-12:16); MELFI(12:28-12:29); ORDONA(13:08-13:09)	Foggia - Potenza	365	Permanente	43.190,085	2:01:00	736:05:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	2.936.925,78	BUS			
R	19887	FOGGIA	10:29	POTENZA C.le	12:37	118,329	MELFI(11:23-11:24); BARILE(11:31-11:32); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(11:36-11:37); CASTEL LAGOPESOLE(11:55-11:56); POSSIDENTE(12:00-12:01); AVIGLIANO LUCANIA(12:15-12:16); POTENZA MACCHIA ROMANA(12:24-12:25); POTENZA SUPERIORE(12:28-12:29)	Foggia - Potenza	61	Festivo	7.218,069	2:08:00	130:08:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	490.828,69	BUS			
R	19888	POTENZA C.le	12:34	MELFI	13:50	52,872	Potenza Univ.(12:39-12:40); POTENZA SUPERIORE(12:42-12:43); POTENZA MACCHIA ROMANA(12:45-12:46); AVIGLIANO LUCANIA(12:54-12:55); PIETRAGALLA(13:00-13:01); POSSIDENTE(13:05-13:06); CASTEL LAGOPESOLE(13:09-13:10); FORENZA(13:24-13:25); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(13:34-13:35); BARILE(13:38-13:39); MELFI(13:41-13:42); BARILE(12:40-12:41); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(12:45-12:46); FORENZA(12:54-12:55); CASTEL LAGOPESOLE(13:05-13:06); POSSIDENTE(13:09-13:10); PIETRAGALLA(13:14-13:15); AVIGLIANO LUCANIA(13:20-13:21); POTENZA MACCHIA ROMANA(13:30-13:31); POTENZA SUPERIORE(13:35-13:36); Potenza Univ.(13:04-13:05)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	16.073,088	1:16:00	385:04:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	2.185.939,97	19892			
R	19889	FOGGIA	11:37	POTENZA C.le	13:47	118,329	MELFI(13:31-13:32); BARILE(12:40-12:41); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(12:45-12:46); FORENZA(12:54-12:55); CASTEL LAGOPESOLE(13:05-13:06); POSSIDENTE(13:09-13:10); PIETRAGALLA(13:14-13:15); AVIGLIANO LUCANIA(13:20-13:21); POTENZA MACCHIA ROMANA(13:30-13:31); POTENZA SUPERIORE(13:35-13:36); Potenza Univ.(13:04-13:05)	Foggia - Potenza	61	Festivo	7.218,069	2:10:00	132:10:00	SWING-ATR220	3	159	1	68	490.828,69	BUS			
R	19890	POTENZA C.le	13:00	POTENZA SUP.	13:07	3,809	Potenza Univ.(13:04-13:05)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	1.157,936	0:07:00	35:28:00	Automotrici-Aln668	2	136	1	68	78.739,65	BUS P2123			
R	19891	MELFI	12:38	POTENZA C.le	13:47	52,872	BARILE(12:45-12:46); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(12:50-12:51); FORENZA(12:59-13:00); FILIANO(13:05-13:06); CASTEL LAGOPESOLE(13:12-13:13); POSSIDENTE(13:16-13:17); PIETRAGALLA(13:21-13:22); AVIGLIANO LUCANIA(13:27-13:28); POTENZA MACCHIA ROMANA(13:36-13:37); POTENZA SUPERIORE(13:41-13:42); CASTEL LAGOPESOLE(14:08-14:09); FILIANO(14:15-14:16); FORENZA(14:21-14:22); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(14:30-14:31); BARILE(14:38-14:39)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	16.073,088	1:09:00	349:36:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	2.185.939,97	BUS			
R	19892	POTENZA C.le	13:30	FOGGIA	16:03	118,329	POTENZA SUPERIORE(13:38-13:39); POTENZA MACCHIA ROMANA(13:41-13:42); AVIGLIANO LUCANIA(13:52-13:53); PIETRAGALLA(14:00-14:01); POSSIDENTE(14:05-14:06); CASTEL LAGOPESOLE(14:08-14:09); FILIANO(14:15-14:16); FORENZA(14:21-14:22); RIONERO ATELLA RIPACANDITA(14:30-14:31); BARILE(14:38-14:39)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	35.972,016	2:33:00	775:12:00	SWING-ATR220	3	159	2	136	4.892.194,18	19898 + BUS			
R	19893	POTENZA SUP.	13:15	POTENZA C.le	13:22	3,809	Potenza Univ.(13:17-13:18)	Foggia - Potenza	304	Lavorativo	1.157,936	0:07:00	35:28:00	Automotrici-Aln668	2	136	1	68	78.739,65	19891			
R	19894	POTENZA C.le	13:30	FOGGIA	16:03	118,329	POTENZA SUPERIORE(13:38-13:39); POTENZA MACCHIA ROMANA(13:46-13:47); AVIGLIANO LUCANIA(13:55-13:56); PIETRAGALL																

R	21104	POTENZA C.le	06:58	SALERNO	09:03	110,968	PICERNO(07:13-07:14); BARAGIANO(07:25-07:26); BELLA MURO(07:29-07:30); BALVANO R.(07:37-07:38); BUCCINO S.GREGORIO MAGNO(07:51-08:07); CONTURSI TERME(08:23-08:24); EBOLI(08:37-08:38); BATTIPAGLIA(08:44-08:45)	Potenza - Salerno	61	Festivo	6.769,048	2:05:00	127:05:00	Minuetto-EMU	3	149	1	63	426.450,02	BUS
R	21105	SALERNO	10:09	POTENZA C.le	12:02	110,968	BATTIPAGLIA(10:24-10:25); EBOLI(10:30-10:31); SICIGNANO DEGLI ALBURNI*(10:53-10:58); BUCCINO S.GREGORIO MAGNO(11:06-11:07); BELLA MURO(11:26-11:27); BARAGIANO(11:30-11:31); PICERNO(11:43-11:44)	Potenza - Salerno	61	Festivo	6.769,048	1:53:00	114:53:00	Minuetto-EMU	3	149	1	63	426.450,02	BUS
R	21106	POTENZA C.le	13:25	SALERNO	15:20	110,968	TITO(13:35-13:36); PICERNO(13:42-13:43); BARAGIANO(13:53-13:54); BELLA MURO(13:57-13:58); BUCCINO S.GREGORIO MAGNO(14:17-14:18); CONTURSI TERME(14:34-14:38); EBOLI(14:52-14:53); BATTIPAGLIA(15:00-15:02)	Potenza - Salerno	365	Permanente	40.503,320	1:55:00	699:35:00	Minuetto-DMU	3	149	2	126	5.103.418,32	BUS
R	21107	SALERNO	14:00	POTENZA C.le	15:44	110,968	BATTIPAGLIA(14:14-14:15); EBOLI(14:20-14:21); BALVANO R.(15:01-15:02); BELLA MURO(15:10-15:11); BARAGIANO(15:14-15:15); PICERNO(15:25-15:26)	Potenza - Salerno	304	Lavorativo	33.734,272	1:44:00	526:56:00	Minuetto-EMU	3	149	2	126	4.250.518,27	BUS
R	21108	POTENZA C.le	17:29	SALERNO	19:30	110,968	PICERNO(17:44-17:45); BARAGIANO(17:57-17:58); BELLA MURO(18:05-18:10); CAMPAGNA SERRE PERSANO*(18:50-18:54); EBOLI(19:02-19:03); BATTIPAGLIA(19:11-19:13)	Potenza - Salerno	304	Lavorativo	33.734,272	2:01:00	613:04:00	Minuetto-EMU	3	149	2	126	4.250.518,27	BUS
R	21109	SALERNO	15:10	POTENZA C.le	16:57	110,968	BATTIPAGLIA(15:24-15:25); EBOLI(15:31-15:32); BELLA MURO(16:13-16:19); BARAGIANO(16:25-16:26); PICERNO(16:36-16:37)	Potenza - Salerno	304	Lavorativo	33.734,272	1:47:00	542:08:00	Minuetto-EMU	3	149	2	126	4.250.518,27	BUS
R	21110	POTENZA C.le	18:58	SALERNO	20:45	110,968	PICERNO(19:13-19:14); BARAGIANO(19:24-19:25); BELLA MURO(19:31-19:37); EBOLI(20:19-20:20); BATTIPAGLIA(20:27-20:28)	Potenza - Salerno	304	Lavorativo	33.734,272	1:47:00	542:08:00	Minuetto-EMU	3	149	1	63	2.125.259,14	BUS
R	21111	SALERNO	16:09	POTENZA C.le	18:05	110,968	BATTIPAGLIA(16:22-16:23); EBOLI(16:28-16:29); CONTURSI TERME(16:47-16:51); BUCCINO S.GREGORIO MAGNO(17:04-17:05); BELLA MURO(17:23-17:24); BARAGIANO(17:27-17:28); PICERNO(17:41-17:46))	Potenza - Salerno	365	Permanente	40.503,320	1:56:00	705:40:00	Minuetto-DMU	3	149	2	126	5.103.418,32	4297
R	21112	POTENZA C.le	19:28	SALERNO	21:34	110,968	PICERNO(19:46-19:50); BARAGIANO(20:01-20:02); BELLA MURO(20:05-20:06); CONTURSI TERME(20:39-20:43); EBOLI(20:57-20:58); BATTIPAGLIA(21:04-21:15)	Potenza - Salerno	61	Festivo	6.769,048	2:06:00	128:06:00	Minuetto-EMU	3	149	1	63	426.450,02	BUS
R	21113	SALERNO	19:54	POTENZA C.le	21:39	110,968	BATTIPAGLIA(20:09-20:10); EBOLI(20:16-20:21); BELLA MURO(21:04-21:05); BARAGIANO(21:08-21:09); PICERNO(21:19-21:20)	Potenza - Salerno	304	Lavorativo	33.734,272	1:45:00	532:00:00	Minuetto-EMU	3	149	1	63	2.125.259,14	BUS
R	21114	POTENZA C.le	21:13	SALERNO	23:06	110,968	PICERNO(21:36-21:37); BARAGIANO(21:48-21:49); BELLA MURO(21:54-21:58); EBOLI(22:40-22:41); BATTIPAGLIA(22:49-22:50)	Potenza - Salerno	304	Lavorativo	33.734,272	1:53:00	572:32:00	Minuetto-DMU	3	149	1	63	2.125.259,14	BUS
R	21115	SALERNO	20:08	POTENZA C.le	21:53	110,968	BATTIPAGLIA(20:21-20:22); EBOLI(20:28-20:29); BELLA MURO(21:13-21:14); BARAGIANO(21:17-21:18); PICERNO(21:33-21:34)	Potenza - Salerno	61	Festivo	6.769,048	1:45:00	106:45:00	Minuetto-EMU	3	149	1	63	426.450,02	BUS
R	23710	TARANTO	11:01	POTENZA C.le	13:15	150,325	PALAGIANO CHIATONA(11:15-11:16); CASTELLANETA MARINA(11:22-11:23); GINOSA(11:28-11:29); METAPONTO(11:35-11:36); BERNALDA(11:48-11:49); PISTICCI(12:00-12:01); FERRANDINA-SCALO MATERA(12:11-12:12); SALANDRA(12:20-12:21); GRASSANO(12:28-12:29); ALBANO DI LUCANIA(12:46-12:47); TRIVIGNO(08:19-08:20); ALBANO DI LUCANIA(08:23-08:24); GRASSANO(08:40-08:41); SALANDRA(08:47-08:48); FERRANDINA-SCALO MATERA(08:56-08:57); PISTICCI(09:06-09:07); BERNALDA(09:14-09:15); METAPONTO(09:30-09:31); GINOSA(09:37-09:38); PALAGIANO CHIATONA(09:48-09:49)	Potenza - Taranto	304	Lavorativo	45.698,800	2:14:00	678:56:00	Piano Ribassato	4	306	2	138	6.306.434,40	BUS
R	23711	POTENZA C.le	8:01	TARANTO	10:07	150,325	TRIVIGNO(08:19-08:20); ALBANO DI LUCANIA(08:23-08:24); GRASSANO(08:40-08:41); SALANDRA(08:47-08:48); FERRANDINA-SCALO MATERA(08:56-08:57); PISTICCI(09:06-09:07); BERNALDA(09:14-09:15); METAPONTO(09:30-09:31); GINOSA(09:37-09:38); PALAGIANO CHIATONA(09:48-09:49)	Potenza - Taranto	365	Permanente	54.868,625	2:06:00	766:30:00	Piano Ribassato	4	306	2	138	7.571.870,25	BUS
R	23712	TARANTO	18:23	POTENZA C.le	20:50	150,325	PALAGIANO CHIATONA(18:36-18:37); CASTELLANETA MARINA(18:45-18:46); GINOSA(18:53-18:54); METAPONTO(19:02-19:03); BERNALDA(19:12-19:13); PISTICCI(19:22-19:23); FERRANDINA-SCALO MATERA(19:34-19:35); SALANDRA(19:45-19:46); GRASSANO(19:53-19:54); ALBANO DI LUCANIA(20:14-20:15); TRIVIGNO(14:45-14:46); ALBANO DI LUCANIA(14:48-14:49); GRASSANO(15:06-15:07); SALANDRA(15:15-15:16); FERRANDINA-SCALO MATERA(15:26-15:27); PISTICCI(15:37-15:38); BERNALDA(15:48-15:49); METAPONTO(16:03-16:04); GINOSA(16:10-16:11); CASTELLANETA MARINA(16:17-16:18); PALAGIANO	Potenza - Taranto	365	Permanente	54.868,625	2:27:00	894:15:00	Piano Ribassato	4	306	2	138	7.571.870,25	BUS
R	23713	POTENZA C.le	14:28	TARANTO	16:40	150,325	TRIVIGNO(14:45-14:46); ALBANO DI LUCANIA(14:48-14:49); GRASSANO(15:06-15:07); SALANDRA(15:15-15:16); FERRANDINA-SCALO MATERA(15:26-15:27); PISTICCI(15:37-15:38); BERNALDA(15:48-15:49); METAPONTO(16:03-16:04); GINOSA(16:10-16:11); CASTELLANETA MARINA(16:17-16:18); PALAGIANO	Potenza - Taranto	304	Lavorativo	45.698,800	2:12:00	668:48:00	Piano Ribassato	4	306	2	138	6.306.434,40	BUS

18.104

1.832.076,5

32951:05:00

posti a sedere offerte	n° comp min
≤68	1
>68 ≤138	2
>138 ≤222	3
>222 ≤306	4

\* con eventuale assegnazione al treno sostitutivo delle fermate non programmate rispetto al servizio soppresso

#### Allegato 1d. Servizi Sostitutivi Programmati.

Validità 1° Gennaio 2022 - 31 Dicembre 2022.

Linea TARANTO - POTENZA - SALERNO - NAPOLI

Num ero Servizio Sostitutivo	Stazio ne di Origine	ora part.	Stazio ne di Destinazione	ora arr.	Km relazione	N. Fermate intermedie	Periodicità	Giorni di effettuazione	Bus*Km di servizio
PZ 10C	TARANTO	05:40	SALERNO	09:30	265	8	Lavorativo.	304	80.590
PZ 10d	TARANTO	12:30	NAPOLI C.le	17:00	327	5	Lavorativo.	304	99.499
PZ 10f	SALERNO	11:35	TARANTO	15:23	271	8	Lavorativo.	304	82.354
PZ 20f	POTENZA M.R.	17:15	TARANTO	19:50	169	8	Lavorativo.	304	51.515
<b>TOTALE GIORNI e BUS*KM anno 2022</b>								<b>1.216</b>	<b>313.958</b>

Linea POTENZA - SALERNO - NAPOLI

Num ero Servizio Sostitutivo	Stazio ne di Origine	ora part.	Stazio ne di Destinazione	ora arr.	Km relazione	N. Fermate intermedie	Periodicità	Giorni di effettuazione	Bus*Km di servizio
PZ 10l	NAPOLI C.le	13:00	POTENZA C.le	15:00	169	3	Lavorativo.	304	51.285
PZ 10e	SALERNO	07:50	POTENZA M.R.	09:30	111	4	Lav. sino al 16/7 e dal 22/8/2022.	275	30.580
PZ 10g	POTENZA C.le	14:50	NAPOLI	17:00	170	0	Festivo. Non circola l'1/01, il 17/4, il 15/8 e il 25/12/2022.	59	10.012
PZ 10h	POTENZA M.R.	14:00	SALERNO	16:20	120	5	Lav. sino al 16/7 e dal 22/8/2022.	275	33.083
PZ 10s	NAPOLI C.le	19:30	POTENZA C.le	21:35	169	0	Permanente. Non circola l'1/01, il 17/4, il 15/8 e il 25/12/2022.	361	60.901
PZ 11h	SALERNO	12:40	POTENZA M.R.	14:25	110	1	Lavorativo.	304	33.379
PZ 11l	POTENZA M.R.	18:00	SALERNO	20:25	120	3	Lavorativo.	304	36.571
PZ 11j	SALERNO	23:10	POTENZA C.le	00:30	102	4	Lavorativo.	304	30.978
PZ 11k	POTENZA C.le	08:30	NAPOLI C.le	10:40	170	0	Lavorativo.	304	51.589
PZ 12c	POTENZA M.R.	10:55	BELLA MURO	12:09	47	4	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2022.	269	12.509
PZ 12a	BELLA MURO	08:45	POTENZA M.R.	09:59	46	5	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2022.	269	12.240
PZ 12z	POTENZA M.R.	14:05	BELLA MURO	15:19	47	5	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2021.	269	12.509
PZ 12b	BELLA MURO	12:30	POTENZA M.R.	13:44	46	5	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2021.	269	12.240

PZ124	POTEN ZA C.le	22:40	BELLA MURO	23:34	40	3	Lavorativo.	304	12.069
PZ125	BELLA MURO	19:50	POTEN ZA C.le	20:44	39	3	Lavorativo.	304	11.886
PZ 132	SALER NO	06:00	POTEN ZA M.R.	08:04	118	6	Lavorativo.	304	35.902
PZ 263	EBOLI BUCCI NO	14:30	BUCCI NO	15:15	43	3	Lavorativo.	304	13.042
PZ 264	EBOLI BUCCI NO	12:40	EBOU	13:25	43	3	Lavorativo.	304	12.981
PZ 265	EBOLI BUCCI NO	15:40	BUCCI NO	16:25	43	3	Lavorativo.	304	13.042
PZ 266	EBOLI BUCCI NO	17:35	EBOU	18:20	43	3	Lavorativo.	304	12.981
PZ 504	POTEN ZA C.le	06:00	SALER NO	07:20	102	0	Lavorativo.	304	31.099
<b>TOTALE GIORNI e BUS*KM anno 2022</b>								<b>5.998</b>	<b>530.875</b>

Linea POTENZA - FOGGIA									
Numero Servizio Sostitutivo	Stazione di Origine	ora part.	Stazione di Destinazione	ora arr.	Km relazione	N. Fermate intermedie	Periodicità	Giorni di effettuazione	Bus*Km di servizio
PZ 301	FOGGIA	13:00	MELFI	14:10	74	1	Lavorativo.	304	22.344
PZ 302	MELFI	11:10	FOGGIA	12:00	61	0	Lavorativo.	304	18.544
PZ 303	FOGGIA	16:30	MELFI	17:20	60	0	Lavorativo.	304	18.088
PZ 304	MELFI	14:10	FOGGIA	15:00	61	0	Lavorativo.	304	18.544
PZ 305	S.N. di Melfi	16:55	POTENZA Sup.	18:31	96	4	Lav. Sino al 30/7 e dal 22.8.2021.	287	27.523
PZ 306	POTENZA M.R.	22:30	MELFI	23:50	69	8	Permanente.	365	25.039
PZ 307	FOGGIA	22:50	POTENZA Sup.	00:53	121	7	Permanente.	365	44.092
PZ 308	MELFI	08:56	FOGGIA	09:46	61	0	Lavorativo.	304	18.544
PZ 309	FOGGIA	11:30	MELFI	12:20	60	0	Lavorativo.	304	18.088
PZ310	POTENZA C.le	19:00	MELFI	20:25	62	7	Lav. escluso il sabato sino al 15/7 e dal 29/8 al 16/12/2022.	214	13.332
PZ311	MELFI	11:20	POTENZA C.le	12:46	62	7	Lav. escluso il sabato sino al 15/7 e dal 29/8 al 16/12/2022.	214	13.161
PZ313	MELFI	13:30	POTENZA C.le	14:46	62	7	Lav. escluso il sabato sino al 15/7 e dal 29/8 al 16/12/2022.	214	13.161
PZ 318	POTENZA M.R.	06:10	S.N. di Melfi	07:35	96	3	Lav. Sino al 30/7 e dal 22.8.2021.	287	27.523
<b>TOTALE GIORNI e BUS*KM anno 2022</b>								<b>3.770</b>	<b>277.984</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO: GIORNI e BUS*KM anno 2022</b>								<b>10.984</b>	<b>#####</b>

Allegato 1d - Anno 2022 – Dato consolidato Servizi Sostitutivi Programmati. Validità 1° Gennaio 2022 - 31 Dicembre 2022.									
Linea TARANTO - POTENZA - SALERNO - NAPOLI									
Numero Servizio Sostitutivo	Stazione di Origine	ora part.	Stazione di Destinazione	ora arr.	Km relazione	N. Fermate intermedie	Periodicità	Giorni di effettuazione	Bus*Km di servizio
PZ 100	TARANTO	05:40	SALERNO	09:30	265	8	Lavorativo.	304	80.590
PZ 104	TARANTO	12:30	NAPOLI C.le	17:00	327	5	Lavorativo.	304	99.499
PZ 107	SALERNO	11:35	TARANTO	15:23	271	8	Lavorativo.	304	82.354
PZ 201	POTENZA M.R.	17:15	TARANTO	19:50	169	8	Lavorativo.	304	51.515
<b>TOTALE GIORNI e BUS*KM anno 2022</b>								<b>1.216</b>	<b>313.958</b>

Allegato 1d - Anno 2022 – Dato consolidato Servizi minimi garantiti in caso di sciopero. Validità 1° gennaio 2022 - 31 Dicembre 2022				
Linea Potenza - Foggia				
N° Treno	Stazione di Partenza	Ora Part.	Stazione di Arrivo	Note
19875	Foggia	06:20	Potenza Centrale	
19909	Foggia	18:30	Potenza Centrale	
19874	Potenza Centrale	07:15	Melfi	da Melfi a Foggia si effettua con bus.
19904	Potenza Centrale	18:16	Foggia	

Linea POTENZA - SALERNO - NAPOLI									
Numero Servizio	Stazione di Origine	ora part.	Stazione di Destinazione	ora arr.	Km relazione	N. Fermate intermedie	Periodicità	Giorni di effettuazione	Bus*Km di servizio
PZ 101	NAPOLI C.le	13:00	POTENZA C.le	15:00	169	3	Lavorativo.	304	51.285
PZ 105	SALERNO	07:50	POTENZA M.R.	09:30	111	4	Lav. sino al 16/7 e dal 22/8/2022.	275	30.580
PZ 106	POTENZA C.le	14:50	NAPOLI	17:00	170	0	Festivo. Non circola l'1/01, il 17/4, il 15/8 e il 25/12/2022.	59	10.012
PZ 108	POTENZA M.R.	14:00	SALERNO	16:20	120	5	Lav. sino al 16/7 e dal 22/8/2022.	275	33.083
PZ 109	NAPOLI C.le	19:30	POTENZA C.le	21:35	169	0	Permanente. Non circola l'1/01, il 17/4, il 15/8 e il 25/12/2022.	361	60.901
PZ 111	SALERNO	12:40	POTENZA M.R.	14:25	110	1	Lavorativo.	304	33.379
PZ 112	POTENZA M.R.	18:00	SALERNO	20:25	120	3	Lavorativo.	304	36.571
PZ 113	SALERNO	23:10	POTENZA C.le	00:30	102	4	Lavorativo.	304	30.978
PZ 116	POTENZA C.le	08:30	NAPOLI C.le	10:40	170	0	Lavorativo.	304	51.589
PZ 120	POTENZA M.R.	10:55	BELLA MURO	12:09	47	4	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2022.	269	12.509
PZ 121	BELLA MURO	08:45	POTENZA M.R.	09:59	46	5	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2022.	269	12.240
PZ 122	POTENZA M.R.	14:05	BELLA MURO	15:19	47	5	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2021.	269	12.509
PZ 123	BELLA MURO	12:30	POTENZA M.R.	13:44	46	5	Lav. sino al 16/7 e dal 29/8/2021.	269	12.240
PZ124	POTENZA C.le	22:40	BELLA MURO	23:34	40	3	Lavorativo.	304	12.069
PZ125	BELLA MURO	19:50	POTENZA C.le	20:44	39	3	Lavorativo.	304	11.886
PZ 131	SALERNO	06:00	POTENZA M.R.	08:04	118	6	Lavorativo.	304	35.902
PZ 263	EBOLI	14:30	BUCCINO	15:15	43	3	Lavorativo.	304	13.042
PZ 264	BUCCINO	12:40	EBOLI	13:25	43	3	Lavorativo.	304	12.981
PZ 265	EBOLI	15:40	BUCCINO	16:25	43	3	Lavorativo.	304	13.042
PZ 266	BUCCINO	17:35	EBOLI	18:20	43	3	Lavorativo.	304	12.981
PZ 504	POTENZA C.le	06:00	SALERNO	07:20	102	0	Lavorativo.	304	31.099
<b>TOTALE GIORNI e BUS*KM anno 2022</b>								<b>5.998</b>	<b>530.875</b>

Linea Potenza - Taranto				
N° Treno	Stazione di Partenza	Ora Part.	Stazione di Arrivo	Note
23711	Potenza Centrale	08:01	Taranto	
23712	Taranto	18:23	Potenza Centrale	

Linea Potenza - Salerno				
N° Treno	Stazione di Partenza	Ora Part.	Stazione di Arrivo	Note
21102	Potenza Centrale	06:25	Salerno	
21108	Potenza Centrale	17:29	Salerno	L'orario di partenza potrebbe essere posticipato alle ore 18:00.
21103	Salerno	05:45	Potenza Centrale	L'orario di partenza potrebbe essere posticipato alle ore 06:00
21113	Salerno	19:54	Potenza Centrale	

Linea POTENZA - FOGGIA									
Numero Servizio	Stazione di Origine	ora part.	Stazione di Destinazione	ora arr.	Km relazione	N. Fermate intermedie	Periodicità	Giorni di effettuazione	Bus*Km di servizio
PZ 301	FOGGIA	13:00	MELFI	14:10	74	1	Lavorativo.	304	22.344
PZ 302	MELFI	11:10	FOGGIA	12:00	61	0	Lavorativo.	304	18.544
PZ 303	FOGGIA	16:30	MELFI	17:20	60	0	Lavorativo.	304	18.088
PZ 304	MELFI	14:10	FOGGIA	15:00	61	0	Lavorativo.	304	18.544
PZ 305	S.N. di Melfi	16:55	POTENZA Sup.	18:31	96	4	Lav. Sino al 30/7 e dal 22.8.2021.	287	27.523
PZ 306	POTENZA M.R.	22:30	MELFI	23:50	69	8	Permanente.	365	25.039
PZ 307	FOGGIA	22:50	POTENZA Sup.	00:53	121	7	Permanente.	365	44.092
PZ 308	MELFI	08:56	FOGGIA	09:46	61	0	Lavorativo.	304	18.544
PZ 309	FOGGIA	11:30	MELFI	12:20	60	0	Lavorativo.	304	18.088
PZ310	POTENZA C.le	19:00	MELFI	20:25	62	7	Lav. escluso il sabato sino al 15/7 e dal 29/8 al 16/12/2022.	214	13.332
PZ311	MELFI	11:20	POTENZA C.le	12:46	62	7	Lav. escluso il sabato sino al 15/7 e dal 29/8 al 16/12/2022.	214	13.161
PZ313	MELFI	13:30	POTENZA C.le	14:46	62	7	Lav. escluso il sabato sino al 15/7 e dal 29/8 al 16/12/2022.	214	13.161
PZ 318	POTENZA M.R.	06:10	S.N. di Melfi	07:35	96	3	Lav. Sino al 30/7 e dal 22.8.2021.	287	27.523
<b>TOTALE GIORNI e BUS*KM anno 2022</b>								<b>3.770</b>	<b>277.984</b>



TOTALE COMPLESSIVO: GIORNI e BUS*KM anno 2022	10.984	1.122.816
---	--------	-----------

## ALLEGATO 2

### SERVIZI CONNESSI AL TRASPORTO

I titoli di viaggio (biglietti e abbonamenti) possono essere acquistati presso le biglietterie di stazione, le self service, i rivenditori privati autorizzati, il sito Trenitalia, l'App Trenitalia.

Allo scopo di rispondere in modo più efficace alle esigenze della clientela e considerata la Delibera ART 16/2018, nel corso degli anni 2022-2031 i diversi canali di vendita potranno subire delle modifiche/integrazioni, che saranno previste nel *Piano di intervento vendita ed informazioni* di cui all'articolo 14 comma 8 del Contratto.

Al riguardo si rappresenta che il Piano Economico Finanziario (PEF), posto a base del presente Contratto, prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta ed un potenziamento dei canali di vendita alternativi (self service, rivenditori privati autorizzati, sito Trenitalia, App Trenitalia), anche alla luce della progressiva digitalizzazione dei canali di acquisto dei titoli di viaggio.

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

#### 1. Biglietterie

L'elenco delle biglietterie attive e gestite da Trenitalia con proprio personale, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è riportato in tabella 1.

Tabella 1

Stazione
POTENZA CENTRALE
MARATEA
METAPONTO

Le biglietterie di Maratea e Metaponto (c.d. *seasonal*), svolgono servizio solo nel periodo estivo, indicativamente da Giugno a Settembre

L'efficientamento descritto nel PEF potrà prevedere la revisione dell'attuale reticolo di vendita diretta, anche in funzione delle evoluzioni tecnologiche dei canali di acquisto.

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

Eventuali modifiche apportate ai contenuti della tabella in gestione operativa siano esse conseguenti ad indisponibilità del personale per fruizione degli istituti di legge, che per la gestione di specifici eventi- saranno pubblicate sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com).

#### 2. Self service

Nel territorio della Regione Basilicata, alla data di sottoscrizione del contratto, sono presenti ed attive 13 biglietterie self service, di cui 12 full (che accettano pagamenti in moneta, banconote e con POS) e 1 con solo POS.

L'elenco delle self service attive nella Regione, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è di seguito riportato (tabella 2).

Tabella 2

Stazione/ località	self service <i>full</i>	self service solo POS	Numero Totale
BARAGIANO-RUOTI	1		1
BELLA-MURO	1		1
CASTEL LAGOPESOLE	1		1
FERRANDINA-SCALO MATERA		1	1
GRASSANO-GAGAGUSO-TRICARICO	1		1
MARATEA	1		1
MELFI	1		1
METAPONTO	1		1
POTENZA CENTRALE	1		1
POTENZA MACCHI ROMANA	1		1
POTENZA SUPERIORE	1		1
POTENZA UNIVERSITA'	1		1
RIONERO-ATELLA-RIPACANDIDA	1		1
<b>Totale</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>13</b>

### 3. Punti vendita

Alla data di sottoscrizione del presente Atto presso i Punti Vendita autorizzati dei circuiti Sir Servizi in Rete 2001 Srl e Mooney Servizi SpA, possono essere acquistati biglietti e abbonamenti regionali.

### 4. Validatrici

Al momento della sottoscrizione del contratto, sono presenti ed attive 77 validatrici:

Stazione/località	N.
ACQUAFREDDA	1
AVIGLIANO LUCANIA	3
BARAGIANO-RUOTI	3
BARILE	3
BELLA-MURO	3
BERNALDA	2
CASTEL LAGOPESOLE	2
FERRANDINA-SCALO MATERA	3
FORENZA	2
GRASSANO-GAGAGUSO-TRICARICO	2
MARATEA	2
MARINA DI MARATEA	1
MELFI	4
METAPONTO	4
NOVA SIRI-ROTONDELLA	2
PICERNO	2
PIETRAGALLA	2
PISTICCI	2
POLICORO-TURSI	2
POSSIDENTE	2
POTENZA CENTRALE	9
POTENZA MACCHI ROMANA	2
POTENZA SUPERIORE	6
POTENZA UNIVERSITA'	2
RIONERO-ATELLA-RIPACANDIDA	4
SALANDRA-GROTTOLE	2
SCANZANO JONICO-MONTALBANO JONICO	2
TITO	2
TRIVIGNO	1

\*\*\*

### **5. Customer Service**

Alla data di sottoscrizione del contratto, le risorse assegnate al customer care di cui al PEF, sono n. 5 agenti che operano sul territorio per fornire informazioni su collegamenti, binari di partenza, orari, promozioni e servizi disponibili, segnalazioni e avvisi su modifiche ai servizi, oltre che per controllo dei titoli di viaggio.

## ALLEGATO 3 – PIANO ECONOMICO FINANZIARIO (PEF) E PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI (PRO)

### PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Valori in M€	PEF Basilicata										cagr
	Piano 2022	Piano 2023	Piano 2024	Piano 2025	Piano 2026	Piano 2027	Piano 2028	Piano 2029	Piano 2030	Piano 2031	
Ricavi da Mercato	2,1	2,4	2,6	3,1	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	7,6%
Ricavi da Contratto di Servizio	27,6	27,8	28,0	32,6	37,2	37,4	37,6	37,7	37,9	38,0	3,6%
Altri Ricavi e Prestazioni	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0%
Indennizzi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Ricavi Operativi</b>	<b>29,7</b>	<b>30,2</b>	<b>30,7</b>	<b>35,8</b>	<b>40,9</b>	<b>41,1</b>	<b>41,4</b>	<b>41,6</b>	<b>41,9</b>	<b>42,1</b>	<b>3,9%</b>
Accesso Infrastruttura	-4,0	-4,3	-4,4	-5,1	-6,0	-6,2	-6,3	-6,3	-6,4	-6,5	5,7%
Gestione Circolazione	-6,0	-6,3	-5,9	-2,9	-1,8	-1,9	-1,9	-1,7	-1,8	-1,8	-12,6%
Condotta e Scorta	-8,5	-8,8	-9,1	-10,6	-12,3	-12,5	-12,8	-13,0	-13,3	-13,5	5,3%
Manovra	-0,6	-0,6	-0,6	-0,7	-0,8	-0,8	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9	5,4%
Manutenzione	-3,6	-3,7	-3,8	-4,5	-5,2	-5,3	-5,4	-5,5	-5,6	-5,7	5,4%
Pulizie	-0,9	-0,9	-0,9	-1,1	-1,3	-1,3	-1,3	-1,4	-1,4	-1,4	5,4%
Commerciale	-0,7	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,9	-0,9	-0,9	2,9%
Staff	-1,3	-1,4	-1,4	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,6	-1,6	-1,6	2,2%
<b>Costi di Processo</b>	<b>-25,5</b>	<b>-26,7</b>	<b>-26,9</b>	<b>-27,2</b>	<b>-29,8</b>	<b>-30,4</b>	<b>-30,9</b>	<b>-31,3</b>	<b>-31,8</b>	<b>-32,4</b>	<b>2,7%</b>
<b>EBITDA - Margine Operativo Lordo</b>	<b>4,2</b>	<b>3,5</b>	<b>3,8</b>	<b>8,5</b>	<b>11,1</b>	<b>10,8</b>	<b>10,5</b>	<b>10,4</b>	<b>10,1</b>	<b>9,8</b>	n.s.
Ammortamenti	-3,6	-5,6	-5,6	-6,0	-5,9	-5,9	-5,8	-7,0	-7,4	-7,5	8,4%
<b>Risultato Operativo Ordinario</b>	<b>0,6</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,8</b>	<b>2,5</b>	<b>5,2</b>	<b>4,8</b>	<b>4,6</b>	<b>3,4</b>	<b>2,7</b>	<b>2,2</b>	n.s.
Accantonam. Svalutazioni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.s.
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>0,6</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,8</b>	<b>2,5</b>	<b>5,2</b>	<b>4,8</b>	<b>4,6</b>	<b>3,4</b>	<b>2,7</b>	<b>2,2</b>	n.s.
Remunerazione CIN	-1,3	-2,1	-2,1	-2,0	-2,0	-2,1	-2,1	-2,2	-2,0	-1,9	3,9%
Imposte sul Reddito	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Risultato Netto</b>	<b>-0,8</b>	<b>-4,2</b>	<b>-3,9</b>	<b>0,5</b>	<b>3,2</b>	<b>2,8</b>	<b>2,5</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	n.s.

**VAN Sovra/sottocompensazione 2022 - 2031** 0,00

Corrispettivi	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Valori in Euro	27.587.918,93	27.808.622,28	27.988.080,00	32.603.831,77	37.249.611,13	37.401.738,54	37.554.487,24	37.707.859,77	37.861.858,67	38.016.486,50

Produzione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Treni KM	1.832.076,52	1.827.826,36	1.832.139,44	2.125.612,10	2.418.616,81	2.418.616,81	2.418.616,81	2.418.616,81	2.418.616,81	2.418.616,81

## PRO Piano Raggiungimento Obiettivi Regolatori

1. PREMESSA.....	4
2. CRITERI UTILIZZATI PER LA REDAZIONE DEL PEF.....	5
3. LA RETE FERROVIARIA.....	5
4. DESCRIZIONE DEL SERVIZIO.....	6
5. IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO.....	7
6. PERTINENZA DEI COSTI E DEI RICAVI.....	8
7. EFFETTI DI RETE.....	9
7.1. Sistema tariffario Regione Basilicata e Misura 27 delibera ART 154/2019.....	9
7.2. Gratuità.....	42
8. RICAVI DA TRAFFICO.....	43
9. COSTI DI PROCESSO.....	44
10. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA.....	50
10.1. Gli obiettivi di Efficienza ed Efficacia.....	50
10.2. Recupero di efficienza del costo operativo per treno-km.....	50
10.3. Gli obiettivi di Efficienza ed Efficacia.....	52
11. INDICATORI DI EFFICIENZA OPERATIVA.....	53
12. OBIETTIVI DI EFFICIENZA – COSTI.....	54
13. OBIETTIVI DI EFFICIENZA - RICAVI.....	54
14. INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ.....	56
15. INDICATORI DI EFFICACIA.....	57
16. ANALISI DEI RISCHI.....	57
17. DINAMICHE INFLATTIVE E DI INDICIZZAZIONE DEI PREZZI DEL MATERIALE ROTABILE E RISPETTO DEL CRONOPROGRAMMA DI CONSEGNA.....	59
18. FATTORI DI CONTESTO CHE INFLUENZANO IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI.....	59
18.1. Caratteristiche della domanda e dell’offerta all’interno del bacino della mobilità.....	59
18.2. Caratteristiche infrastrutturali.....	60
18.3. Caratteristiche del materiale rotabile esistente.....	61
18.4. Caratteristiche del servizio.....	61
19. INVESTIMENTI PREVISTI IN MATERIALE ROTABILE E INFRASTRUTTURE.....	622
19.1. Investimenti previsti in materiale rotabile.....	62
19.2. Investimenti sulle infrastrutture da parte del GI.....	62
20. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO E IL MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI INDIVIDUATI.....	63
21. RESPONSABILIZZAZIONE DELL'IMPRESA FERROVIARIA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI.....	63
22. DRIVER.....	635

## 1. PREMESSA

Il presente Piano Raggiungimento Obiettivi (di seguito PRO) costituisce il documento di programmazione annesso al Piano Economico Finanziario (PEF) del Contratto di Servizio (CdS) 2022 – 2031 tra la Regione Basilicata (EA o Regione) e Trenitalia (IF) e definisce gli obiettivi di efficacia ed efficienza nonché le azioni per il miglioramento della performance di Trenitalia.

In conformità con la Misura 2 della Delibera ART n. 120/2018, il PRO è stato predisposto dalla Regione Basilicata e concordato con Trenitalia, con riferimento al primo periodo regolatorio quinquennale 2022-2026, sulla base dei seguenti parametri forniti dall'ART con nota del 6 dicembre 2021 Prot. 19472/2021:

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

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

- gli obiettivi annuali di efficienza, tenuto conto di tutti i fattori di contesto, espressi in termini di riduzione percentuale del costo operativo per treno-km nel quinquennio considerato (2022-2026);
- gli obiettivi annuali per ognuno degli indicatori di efficienza ed efficacia (KPI) di cui all'Annesso 2 della Delibera ART n. 120/2018 e coerenti con le caratteristiche dell'affidamento;
- gli indicatori interamente o in parte riconducibili alla responsabilità dell'IF, sulla base di motivazioni che tengono conto anche della predefinita attribuzione dei rischi tra EA e IF nell'ambito del CdS, come richiamata nello stesso PRO;
- i fattori di contesto di cui al punto 8 della Misura 2, che influenzano la determinazione dei predetti obiettivi;
- gli investimenti previsti in materiale rotabile che influenzano i servizi agli utenti;
- gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi di cui ai punti precedenti, prevedendo nel CdS idonee penali per il mancato raggiungimento degli stessi in conformità con la Misura 2, punto 4, lettere c) e d).

Le previsioni contrattuali rispettano altresì i criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II della delibera n. 120/2018, a cui progressivamente Trenitalia si sta adeguando.

Pertanto, il CdS prevede l'impegno annuale di Trenitalia, a partire dall'approvazione del bilancio di esercizio, di compilare i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente, in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera ART 120/2018 salvo successive modifiche o integrazioni. Entro lo stesso termine, Trenitalia è tenuta a trasmettere alla Regione Basilicata e all'ART la certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione Illustrativa ai criteri illustrati nella medesima delibera.

## 2. CRITERI UTILIZZATI PER LA REDAZIONE DEL PEF

Come noto, la diffusione globale del COVID-19 ad inizio 2020 ha modificato radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali, nazionali ed internazionali sia di breve che di lungo periodo. L'Italia è stato il primo Paese europeo ad applicare un *lockdown* totale (dal 10 marzo, DPCM 09.03.2020 - al 3 maggio, DPCM 26.04.2020) e le restrizioni hanno condizionato molti settori produttivi: il settore del trasporto pubblico, anche ferroviario, è stato fin da subito al centro del dibattito politico con una contrazione marcata e riduzioni dei servizi che hanno raggiunto anche l'85%.

Gli effetti della pandemia si sono tradotti in una sensibile riduzione dei passeggeri trasportati, con conseguenti minori ricavi da traffico, e in maggiori costi, volti ad assicurare il distanziamento e contrastare la diffusione del virus.

A distanza di oltre due anni, le conseguenze della crisi pandemica sul settore dei trasporti, immediatamente evidenti, non sono ancora del tutto rientrate e sono risultate stravolte le tendenze di mobilità, consolidate da anni, a causa ad esempio del massiccio ricorso allo smart-working e alla didattica a distanza, delle complessive

minori esigenze di mobilità (ad esempio turistica) nonché della mutata ripartizione modale degli spostamenti conseguenti alla nuova situazione socio-economica. Il perdurare di questa situazione e l'indeterminatezza di ciò che potrà essere la "nuova normalità" rendono gli scenari previsionali quanto mai incerti.

A ciò si aggiunge l'ulteriore situazione di incertezza legata alla crisi internazionale generata dal conflitto nell'est dell'Europa con effetti negativi sull'andamento dei parametri macro-economici, sui costi del carburante, dell'energia e delle materie prime.

In questo nuovo quadro, è stato predisposto un Piano Economico Finanziario del Contratto che tiene in debita considerazione le conseguenze che l'emergenza epidemiologica ha generato e potrà generare nei prossimi anni sulla domanda, sul servizio e sulla politica industriale, nonché gli effetti stimati conseguenti alla crisi internazionale.

Nella predisposizione del PEF sono stati assunti a riferimento i dati di consuntivo dell'anno 2021, a cui sono stati apportati dei correttivi (con particolare riferimento al processo "Accesso Infrastruttura") per tenere conto degli effetti economici degli accadimenti internazionali di cui sopra detto.

Il PEF e il PRO non tengono conto dell'impatto economico e finanziario dei crediti vantati da Trenitalia verso la regione Basilicata fino al 30 novembre 2022, che sono oggetto di un separato piano di rientro.

### 3. LA RETE FERROVIARIA

La rete ferroviaria, a scartamento ordinario, su cui circolano i treni di Trenitalia nel territorio della Basilicata, è gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ha un'estensione di 347 km ed è costituita da:

1. linee a doppio binario:

Paola – Sapri (nella parte ricadente nel comune di Maratea in Basilicata, per un totale di 18 Km);

2. linee a semplice binario:

(Battipaglia) Balvano – Potenza;

Potenza - Metaponto (Taranto);

Potenza – Melfi (Foggia).

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO DELLA BASILICATA	347 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	18 km
Linee a semplice binario	329 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	211 km
- Linee a doppio binario	18 km
- Linee a semplice binario	193 km
Linee non elettrificate (diesel)	136 km

Tabella 1 | Linee ferroviarie in esercizio della Basilicata

La manutenzione ordinaria e straordinaria e la regolazione dell'esercizio ferroviario sulla rete sono assicurate da RFI, che assegna la capacità sulla base di un accordo stipulato con la Regione. La rete può contare su 34 stazioni/fermate e 3 biglietterie di cui 2 stagionali (Maratea e Metaponto). Sulla rete RFI circolano ogni giorno 54 treni rientranti nel perimetro del Contratto di Servizio tra Regione e Trenitalia (preso a riferimento un giorno medio feriale invernale).

### 4. DESCRIZIONE DEL SERVIZIO

Il servizio ferroviario è strutturato sulla base di due obiettivi prioritari:



- rispondere alle esigenze di mobilità espresse da una clientela pendolare che, soprattutto dal bacino del Vulture/Melfese, sulla **linea Potenza-Foggia**, raggiunge quotidianamente il capoluogo lucano, per ragioni di lavoro e studio, in fasce orarie ben individuate;
- rispondere all'esigenza dei cittadini lucani di interconnettersi con le grandi direttrici Sud/Nord d'Italia, che nelle città di Foggia, lungo il versante adriatico, Salerno e Napoli, lungo il versante tirrenico, sulla **linea Potenza – Salerno**, trovano le loro naturali porte di accesso; in questo quadro è stata articolata una programmazione selettiva che permette alla clientela regionale, attraverso opportune coincidenze, di raggiungere in tempi competitivi il Centro e il Nord Italia.

Inoltre, i servizi ferroviari regionali si integrano con i servizi di lunga percorrenza di Trenitalia.



Figura 1 | La rete ferroviaria RFI in Basilicata

## 5. IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Il Piano Economico Finanziario trova la sua principale fonte d'input nel Programma di esercizio che deve essere approvato dalla Regione e dal quale scaturisce l'offerta che Trenitalia s'impegna ad assicurare, a fronte dei corrispettivi di servizio.

<b>CONTRATTO DI SERVIZIO REGIONE BASILICATA PROGRAMMA DI ESERCIZIO 2022</b>	
Treno*km	1.832.077
Ore treno anno	32.814
Eventi treno	18.104
Posti km treno	347.643.872
Velocità commerciale	58,83 km/h

Tabella 2 | Programma di esercizio 2022 – CdS Basilicata

Il Programma di esercizio prevede un'offerta, comprensiva di servizi autosostitutivi programmati in orario, costante fino al cambio orario di dicembre 2024, al netto di rimodulazioni determinate da interventi di miglioramento infrastrutturali previsti in considerazione di diversi cantieri presenti sulle linee lucane. A tale data, è previsto l'affidamento con gara da parte della Regione Basilicata di detti servizi, che saranno ricompresi nel bacino dei servizi di TPL su gomma.

Successivamente a tale data, con il completamento dell'elettrificazione, l'ammodernamento della linea Potenza-Foggia e l'attivazione delle relazioni Potenza-Rocca Imperiale e Potenza-Napoli, è previsto un primo incremento dell'offerta ferroviaria pari a circa 300.000 treni\*km e la cessazione dall'ambito contrattuale dei servizi autosostitutivi.

Dal cambio orario di dicembre 2025, con il completamento del collegamento Ferrandina/Scalo Matera-Matera, è previsto un ulteriore incremento di circa 300.000 treni\*km dell'offerta ferroviaria, per una produzione complessiva di 2,419 Mln treni\*km annui, costante sino al termine del Contratto. Laddove l'affidamento con gara dei servizi autosostitutivi non si perfezioni nel termine previsto, tali servizi continueranno ad essere gestiti da Trenitalia.

## 6. PERTINENZA DEI COSTI E DEI RICAVI

Come sopra detto nel paragrafo 2, assumendo a riferimento l'anno 2021, le stime di cui al PEF contemplano le componenti di esclusiva pertinenza del perimetro contrattuale, sia dirette che indirette, imputate quest'ultime con l'applicazione di specifici driver.

Il PEF individua i Ricavi operativi attesi, tenendo conto:

- *per le compensazioni economiche degli obblighi di servizio*: delle disponibilità destinate al servizio dalla Regione Basilicata e dei vincoli del bilancio regionale;
- *per i ricavi da traffico*: di un recupero progressivo dei viaggiatori trasportati, stimando che si ritorni ai volumi ante-Covid nel 2025; di un trend positivo di incremento dei ricavi per effetto dell'adeguamento inflattivo e degli incrementi tariffari; dell'andamento dei viaggiatori trasportati per il miglioramento della qualità del servizio; di un incremento dovuto all'adozione di politiche incentivanti regionali. La crescita media annua sull'intero periodo contrattuale è pari al 7,6%.

Qualora dovessero essere consuntivati a CER ricavi inferiori rispetto a quelli previsti a PEF, sulla base della Matrice dei Rischi vanno attribuite le responsabilità in capo a ciascuna delle Parti. Qualora dovessero essere consuntivati a CER ricavi superiori rispetto a quelli previsti a PEF, i maggiori ricavi concorreranno nel confronto PEF/CER a favore della Regione.

Per quanto riguarda i costi, il PEF individua le voci dei costi di produzione "pertinenti" necessari per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio, secondo quanto previsto dall'ART nella Delibera 120/2018.

I costi sono imputati in funzione di Centri di Costo univoci per processo industriale. I costi relativi al contratto di servizio vengono determinati sulla scorta di specifici "driver" di ribaltamento, determinati - nel loro valore numerico - partendo dai dati di consuntivo 2021. Al termine del PRO vengono riportati i driver presi a riferimento per la definizione del primo anno di PEF. L'applicazione di tali driver è verificata annualmente in sede di certificazione del CER a cura della società di revisione.

Nell'arco di durata del contratto, i costi di processo diversi da quelli puntualmente regolati (Accesso Infrastruttura, Costo del gasolio per trazione, ecc.) di cui alla Matrice dei Rischi variano anche in funzione della dinamica inflattiva di cui al NADEF di settembre 2022 sviluppata così come riportato nella tabella seguente:

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Inflazione (DEF)</b>	6,6%	4,5%	2,3%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%

Tabella 3 | Dinamica inflattiva utilizzata dalle Parti per la redazione del PEF

Come riportato nella tabella di cui sopra, è stato assunto il valore previsto nel 2025 "flat" anche per gli anni successivi fino al 2031. Il tutto al netto del costo unitario del lavoro che segue un andamento differente.

Nel Contratto si prevede che, in occasione delle revisioni del presente PRO, per ogni periodo regolatorio, il tasso di inflazione previsto a PEF sarà aggiornato secondo il tasso al momento disponibile.

Il confronto tra quanto previsto a PEF e nel PRO e quanto consuntivato a CER si effettua annualmente, confrontando i valori di PEF/PRO con quelli di CER, come previsto nella Matrice dei Rischi.

In particolare, al fine di valutare l'eventuale inefficienza, i costi di processo del PEF e del CER saranno normalizzati per effettuare un confronto omogeneo e tenere conto del tasso d'inflazione reale, delle partite

straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di riferimento nonché dell'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse e dei livelli di servizio, come previsto nella Matrice dei Rischi. Gli eventuali scostamenti tra il risultato netto previsionale e il risultato netto consuntivato, al netto degli effetti dell'attribuzione dei rischi di cui alla Matrice dei Rischi e tenuto conto dell'eventuale inefficienza, saranno accantonati a debito o a credito di una delle Parti verso l'altra e regolati nelle revisioni periodiche del PRO o nell'eventualità di una revisione del PEF, come contrattualmente previsto.

## **7. EFFETTI DI RETE**

Relativamente agli effetti di rete, così come definiti dalla Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007, le tipologie individuabili sono riferibili ai proventi connessi all'attività di biglietteria per emissioni di titoli relativi ad ulteriori servizi erogati da Trenitalia che non siano oggetto del presente CdS.

Di tali effetti si dà conto nel successivo paragrafo "Recupero di efficienza del costo operativo per treno-km" sezione relativa ai costi per "Commerciale", nonché nella tabella di PRO, alle voci di dettaglio del PEF allo scopo di monitorare nel tempo i valori e verificare l'andamento dei KPI.

Sono da escludere ulteriori effetti di rete quantificabili e indotti da altri servizi erogati da Trenitalia, secondo diverse modalità e condizioni commerciali.

### **7.1. Sistema tariffario Regione Basilicata e Misura 27 delibera ART 154/2019**

La Regione Basilicata è competente in materia tariffaria per tutti i servizi di trasporto pubblico locale, sia ferro che gomma.

Allo stato attuale il sistema tariffario prevede diversi regimi sia per la gomma che per il ferro, in termini di tipologie di titoli di viaggio e di livelli tariffari. La tariffa chilometrica della Regione contiene un criterio di progressività del costo al km. Tale principio vuole incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico su ferro rendendolo maggiormente attrattivo rispetto al mezzo privato, soprattutto in relazione alle lunghe distanze.

Le tariffe in vigore, per i servizi ferroviari regionali affidati a Trenitalia, sono quelle approvate dalla Regione Basilicata con DGR n. 553 del 13 giugno 2017 e adeguate annualmente, a partire dal 2018, al tasso di inflazione programmata.

In relazione al tema dell'integrazione modale e tariffaria, la Regione Basilicata, ritenendo la tematica elemento portante per il rilancio del servizio nel suo complesso, ha avviato, tra l'altro, la progettazione di un sistema tariffario integrato esclusivo per tutti i servizi di TPL della Regione.

In merito alla definizione del sistema tariffario integrato regionale, la Regione, con Determinazione dirigenziale n. 474 del 10 novembre 2020, relativamente ai sistemi di Bigliettazione Unica e di Tariffazione Integrata regionale (da attuare contestualmente ai contratti di servizio conseguenti ai nuovi affidamenti dei servizi di TPL in coerenza con le previsioni del Piano di Bacino del 2020), ha affidato alla Società LeM-TTA, il Servizio di Redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Sistema di Tariffazione Integrata e Bigliettazione Unica Regionale in Basilicata.

La concreta attuazione di un sistema di tariffazione integrata dell'intera rete dei servizi di TPL, che interesserà tutti i gestori dei servizi ferroviari e automobilistici urbani ed extraurbani, consentirà all'utente di acquistare un unico biglietto (o abbonamento) per la propria relazione di viaggio, indipendentemente dai vettori e dagli interscambi necessari. Il vantaggio per l'utente, oltre all'unicità del titolo di viaggio, si estende anche agli orari coordinati ed ai luoghi d'interscambio attrezzati fra le diverse modalità di trasporto utilizzate, con conseguente innalzamento della qualità dell'intero servizio offerto.

La Regione ha poi già proceduto con la previsione di obbligo ad aderire al sistema tariffario integrato regionale nel capitolato di gara per l'affidamento dei servizi di TPL regionale e nel Contratto per Trenitalia.

### **7.2. Gratuità**

La Regione Basilicata, con Legge Regionale n.1 del 30/01/2007 "Modifiche alla L.R. 27 luglio 1998, n.22 Riforma del trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del Decreto Legislativo del 19/11/1997, n.422"

all'art.43 ha disposto, in aggiunta alle agevolazioni su scala nazionale, la libera circolazione sui mezzi di trasporto pubblico agli appartenenti delle seguenti categorie, purché provvisti di idonea certificazione rilasciata dai rispettivi comandi e esclusivamente durante l'espletamento del servizio e ad eccezione degli spostamenti casa-lavoro:

- Arma dei Carabinieri;
- Polizia di Stato;
- Guardia di Finanza;
- Polizia Penitenziaria;
- Corpo Forestale dello Stato (ora ricompresi nell'Arma dei Carabinieri);
- Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;
- Militari dell'Esercito Italiano;
- Titolari di tessere rilasciate dallo Stato ovvero vidimate o rilasciate dalla Regione.

## 8. RICAVI DA TRAFFICO

Come sopra detto, per i ricavi da mercato sono stati previsti un recupero e una crescita la cui media annua è pari al 7,6 %, ivi incluso l'adeguamento/incremento delle tariffe.

Il PEF prevede:

- per gli anni 2023, 2024 e 2025 un incremento tariffario annuale del 5%.
- per le altre annualità l'adeguamento all'inflazione programmata di cui al NADEF 2022.

Di seguito la tabella riepilogativa degli incrementi/adequamenti di cui al PEF:

Incremento/adequamento tariffario	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
%	6,6	5	5	5	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9

Gli incrementi/adequamenti tariffari annuali saranno applicati automaticamente da Trenitalia, al 1° gennaio di ogni anno, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre precedente.

Relativamente agli anni 2024 e 2025, sarà applicato l'incremento nella misura derivante dal meccanismo del *price cap* da valutare entro il mese di settembre rispettivamente degli anni 2023 e 2024 (anni precedenti a quello di riferimento), sulla base delle performance dell'anno precedente (rispettivamente 2022 e 2023). Il meccanismo del *price cap* considera i consuntivi degli obiettivi di qualità della puntualità e regolarità (di cui all'Allegato 6 - Condizioni minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime) nonché il rispetto del programma di consegna del materiale rotabile (di cui all'Allegato 8 – Piano Investimenti). In caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di detti indicatori e/o rispetto del cronoprogramma, il previsto incremento tariffario sarà ridotto dello 0,10% per ciascun mancato obiettivo.

Se la Regione disporrà di non dare seguito agli aumenti/adequamenti, provvederà ad individuare idonee soluzioni per consentire l'equilibrio del PEF e compensare il valore dell'aumento/adequamento atteso.

Con riferimento all'andamento dei passeggeri, come sopra detto, il PEF prevede:

- una crescita dei viaggiatori trasportati con recupero, entro il 2025, della riduzione dei viaggiatori dovuta all'effetto della pandemia;
- un incremento quale positivo effetto del miglioramento della qualità del servizio da parte di Trenitalia e della conseguente maggiore attrattività, derivante anche dall'entrata in esercizio del nuovo materiale rotabile;
- un incremento dovuto all'adozione di politiche incentivanti che la Regione ritiene di poter mettere in essere, anche con il concorso degli Enti Locali.

Nella Tabella 4 sono indicati i tassi attesi di crescita dei passeggeri\*km di cui al PEF (con riferimento all'anno 2021):

<b>Incremento % passeggeri*km</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>
Politica trasportistica	0	0	0	5,5	7,05	0,3	0,3	0,2	0,5	0,2
Incremento qualità	0	0	0	5,5	7,05	0,3	0,3	0,2	0,5	0,2
Recupero effetto Pandemia	23,5	7,8	6,1	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>23,5%</b>	<b>7,8%</b>	<b>6,1%</b>	<b>11,0%</b>	<b>14,1%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,4%</b>	<b>1,0%</b>	<b>0,4%</b>

Tabella 4 | Tassi attesi di crescita passeggeri\*km

La dinamica dei ricavi da mercato prevista porta a un incremento degli stessi del 93,4% nel 2031 rispetto al 2022 e fissa il rapporto rispetto ai ricavi totali ad un valore pari al 9,64% nell'anno 2031.

<b>Incremento Ricavi da Mercato (M€)</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>
Incremento/Adeguamento Tariffe	0,0277	0,1050	0,1189	0,1325	0,0587	0,0682	0,0699	0,0717	0,0733	0,0755
Politica trasportistica	0	0	0	0,1536	0,2211	0,0112	0,0114	0,0074	0,0193	0,0073
Incremento qualità	0	0	0	0,1536	0,2211	0,0112	0,0114	0,0074	0,0193	0,0073
Recupero effetto Pandemia	0,2263	0,1728	0,1524	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE (M€)</b>	<b>0,254</b>	<b>0,278</b>	<b>0,271</b>	<b>0,440</b>	<b>0,501</b>	<b>0,091</b>	<b>0,093</b>	<b>0,086</b>	<b>0,112</b>	<b>0,090</b>

Tabella 5 | Incremento ricavi da mercato da PEF (milioni di euro)

Le previsioni effettuate comportano nel PEF nell'arco di validità del Contratto ricavi da mercato per 33,2 milioni di euro.

	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>
<b>Ricavi da Mercato (M€)</b>	<b>2,100</b>	<b>2,378</b>	<b>2,649</b>	<b>3,089</b>	<b>3,590</b>	<b>3,680</b>	<b>3,773</b>	<b>3,859</b>	<b>3,971</b>	<b>4,061</b>

Tabella 6 | Ricavi da mercato da PEF (milioni di euro)

Nella Tabella 6 è riportato l'andamento stimato dei ricavi da mercato del PEF:

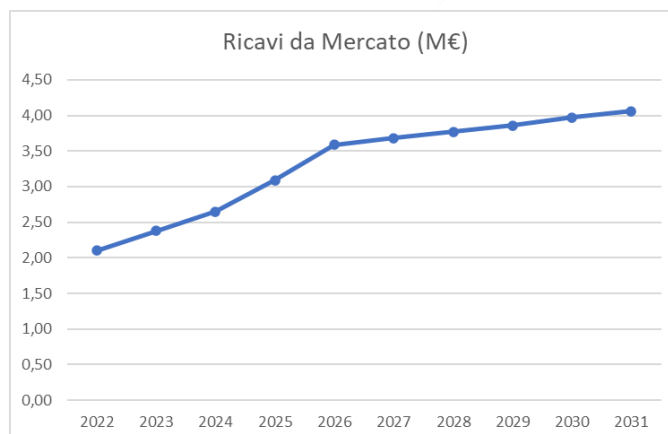


Figura 2 | Ricavi da mercato (milioni di euro) da PEF

## 9. COSTI DI PROCESSO

Di seguito è riportata la descrizione di ciascuna voce dei costi del PEF. I costi in esame tengono conto del fatto che le attività del presente Contratto sono svolte tutte da altre strutture ad esclusione di quelle relative alla vendita, al customer care e parte di quelle di programmazione e gestione dei servizi, nonché di quelle a queste rese "in service". Ove pertinenti, i costi del personale sono stati separatamente indicati in seno ai costi del processo preso di volta in volta in esame.

Nella Tabella 7 si riportano i processi di costo che, nell'arco temporale del PEF, si sviluppano in funzione della variazione della produzione, dell'efficientamento di alcuni processi ("Commerciale" e "Staff"), del tasso di inflazione (Tabella 2 – Dinamica inflattiva utilizzata dalle Parti per la redazione del PEF) e della cessazione della gestione da parte di Trenitalia dei servizi autosostitutivi.

## PEF per processi

COSTI DI PROCESSO	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI	- 8,5	- 8,8	- 9,1	- 10,6	- 12,3	- 12,5	- 12,8	- 13,0	- 13,3	- 13,5
ACCESSO INFRASTRUTTURA	- 4,0	- 4,3	- 4,4	- 5,1	- 6,0	- 6,2	- 6,3	- 6,3	- 6,4	- 6,5
GESTIONE E CIRCOLAZIONE	- 6,0	- 6,3	- 5,9	- 2,9	- 1,8	- 1,9	- 1,9	- 1,7	- 1,8	- 1,8
MANOVRA	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9
MANUTENZIONE	- 3,6	- 3,7	- 3,8	- 4,5	- 5,2	- 5,3	- 5,4	- 5,5	- 5,6	- 5,7
PULIZIA MATERIALE ROTABILE	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 1,1	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,4	- 1,4	- 1,4
COMMERCIALE	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,9	- 0,9	- 0,9
STAFF	- 1,3	- 1,4	- 1,4	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,6	- 1,6	- 1,6
<b>TOTALE</b>	- 25,5	- 26,7	- 26,9	- 27,2	- 29,8	- 30,4	- 30,9	- 31,3	- 31,8	- 32,4

Tabella 7 | Costi di Processo (Milioni di euro)

Si riporta di seguito una spiegazione puntuale dei costi di processo, argomentando in premessa che l'evoluzione del costo del lavoro segue le dinamiche previste dal rinnovo del CCNL in termini di costo unitario, compresa la componente inflattiva tenuta a riferimento nel rinnovo del CCNL ed i recuperi di produttività, pari al 2% medio annuo.

Trenitalia si impegna a programmare, porre in essere e monitorare, per il periodo contrattuale, azioni di efficientamento dei propri costi che, tenendo conto della maggiore produzione ferroviaria ed eliminazione della gestione dei servizi autosostitutivi a partire dal 2025 di cui in dettaglio riportato al par. 18 "Fattori di contesto", consentono il mantenimento di un tasso di incremento dei costi operativi, al netto dei costi Accesso Infrastruttura, Gasolio e Servizi Autosostitutivi al di sotto del tasso di inflazione atteso. Nel seguito è riportata un'analisi puntuale dei costi di processo.

### Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi

Nella voce "Condotta, scorta e gestione equipaggi" sono indicati i costi sostenuti per il personale di condotta e di scorta (diretto ed indiretto) e i relativi costi (formazione, pernottamenti, divise, visite mediche, buoni pasto, spostamenti per la copertura del turno). Per personale indiretto si intendono le risorse impiegate per l'assegnazione dei turni e quelle per la gestione amministrativa del personale.

Nella Tabella 8 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Condotta Scorta e Gestione Equipaggi (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI</b>	- 8,5	- 8,8	- 9,1	- 10,6	- 12,3	- 12,5	- 12,8	- 13,0	- 13,3	- 13,5
Costo del lavoro	- 8,3	- 8,6	- 8,9	- 10,4	- 12,1	- 12,3	- 12,6	- 12,8	- 13,0	- 13,3
altri costi operativi	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2

Tabella 8 | Costi Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi

### Accesso Infrastruttura

Per "Accesso infrastruttura" si intende il costo (cosiddetto costo passante) relativo ai servizi del presente Contratto, sostenuto dall'impresa ferroviaria verso il Gestore dell'Infrastruttura comprensivo del pedaggio (treni commerciali ed invii legati ai turni dei servizi per il contratto di servizio) incluse le prestazioni accessorie e complementari, del costo sostenuto per l'energia elettrica e per l'aggio dell'1% dovuto all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali.

Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione e sono distintamente esplicitati i costi relativi a energia, soste e parking. In particolare, si conferma che tutti i costi di accesso all'infrastruttura, ivi compresi quelli per sosta e parking, sono ricompresi nel PEF, sulla base delle tariffe attuali pubblicate dal Gestore dell'Infrastruttura.

Eventuali incrementi di costo ai servizi di pertinenza al presente contratto rispetto al PEF verso il Gestore dell'Infrastruttura rilevati a consuntivo andranno riconosciuti integralmente a Trenitalia; laddove il costo verso il Gestore sarà in diminuzione, rispetto a quanto previsto a PEF, sarà riconosciuto alla Regione.

La Tabella 9 riporta i costi per Accesso Infrastruttura.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>ACCESSO INFRASTRUTTURA</b>	- 4,0	- 4,3	- 4,4	- 5,1	- 6,0	- 6,2	- 6,3	- 6,3	- 6,4	- 6,5

Tabella 9 | Costi per Accesso infrastruttura

### **Gestione Circolazione**

Per “Gestione circolazione”, si intende il costo sostenuto per:

- il personale della Sala Operativa, con copertura h24. Le figure presenti in Sala Operativa sono gli operatori della circolazione, della gestione dei turni materiale rotabile e della gestione dei rientri per pulizie, della formazione dei treni, della Customer Room;
- autoservizi sostitutivi programmati e occasionali emergenziali (programmabili e non) il cui trend tiene conto della cessazione della gestione da parte di Trenitalia dei servizi sostitutivi programmati a partire dal cambio orario di dicembre 2024 e la progressiva riduzione dell’indisponibilità dell’infrastruttura a valle del completamento dell’ammodernamento e dell’elettrificazione della linea Potenza-Foggia;
- consumi di gasolio per trazione diesel.

Nella Tabella 10 sono esplicitate le diverse componenti del costo per la Gestione circolazione (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>GESTIONE E CIRCOLAZIONE</b>	- 6,0	- 6,3	- 5,9	- 2,9	- 1,8	- 1,9	- 1,9	- 1,7	- 1,8	- 1,8
Costo del lavoro	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3
altri costi operativi	- 5,8	- 6,0	- 5,7	- 2,6	- 1,6	- 1,6	- 1,6	- 1,4	- 1,4	- 1,5
- di cui Autoservizi	- 3,7	- 4,1	- 4,1	- 0,9	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,3	- 0,3	- 0,3

Tabella 10 | Costi per Gestione circolazione

### **Manovra**

Per “Manovra” si intende il costo sostenuto per il personale di manovra, diretto ed indiretto, oltre che i relativi costi legati al personale stesso (formazione, divise, visite mediche, buoni pasto, trasferimenti per la copertura del turno). La voce comprende anche il costo sostenuto per i servizi di manovra esternalizzati.

Nella Tabella 11 sono esplicitate le diverse componenti del costo per la Manovra (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>MANOVRA</b>	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9
Costo del lavoro	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabella 11 | Costi di manovra

### **Manutenzione e Pulizie**

Per “Manutenzione” si intende il costo sostenuto per:

- il personale di manutenzione (diretto ed indiretto);
- la manutenzione corrente programmata e correttiva;
- le attività di verifica del materiale rotabile;
- i costi per i ricambi;
- i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti;
- i costi per servizio di manutenzione dei treni esternalizzato;
- i costi per l’ingegneria ed altri costi di processo;

- le locazioni.

Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione, dal mix della flotta in uso che prevede ancora l'impiego del parco di carrozze Piano Ribassato nei primi anni, quindi l'entrata progressiva in esercizio dei nuovi materiali che hanno maggiori dotazioni tecnologiche e che quindi richiedono interventi specifici di manutenzione per il mantenimento in efficienza.

Per quanto riguarda la voce "Pulizie" si intende il costo sostenuto per il processo di pulizia appaltato e per il personale impegnato nella gestione e nel controllo del processo stesso.

Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione e dagli interventi straordinari per aumentare la qualità del servizio (es. rimozione dei graffiti, pulitori viaggianti su alcune relazioni).

Nella Tabella 12 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Manutenzione e per Pulizie (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>MANUTENZIONE</b>	- 3,6	- 3,7	- 3,8	- 4,5	- 5,2	- 5,3	- 5,4	- 5,5	- 5,6	- 5,7
Costo del lavoro	- 3,6	- 3,7	- 3,8	- 4,5	- 5,2	- 5,3	- 5,4	- 5,5	- 5,6	- 5,7
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>PULIZIA MATERIALE ROTABILE</b>	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 1,1	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,4	- 1,4	- 1,4

Tabella 12 | Costi di Manutenzione e pulizie

### Commerciale

Con la voce "Commerciale" si intende il costo sostenuto per il personale delle biglietterie, per il personale dell'assistenza e dell'informazione alla clientela, per le provvigioni ed aggi, per i sistemi informativi ed amministrativi, per i canoni di locazione ed altri costi di processo. Sono incluse nel perimetro contrattuale le biglietterie di Potenza Centrale, Maratea e Metaponto (queste ultime due *seasonal store*). Sono inoltre previsti punti di Assistenza alla clientela che operano sul territorio lucano, per fornire informazioni su collegamenti, binari di partenza, orari, promozioni e servizi disponibili, segnalazioni e avvisi su modifiche ai servizi, oltre che per controllo dei titoli di viaggio, come dettagliato nell'Allegato Servizi Connessi al Trasporto.

Nella Tabella 13 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Marketing e Vendita (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>COMMERCIALE</b>	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,9	- 0,9	- 0,9
Costo del lavoro	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,6	- 0,6
altri costi operativi	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3

Tabella 13 | Costi per Commerciale

### Staff

Con la voce "Staff" si intende il costo sostenuto per il personale delle strutture di staff, i servizi amministrativi ed informatici.

I costi di staff includono il costo del personale e i costi collegati alla gestione dello stesso.

I costi di staff indiviso comprendono i costi delle strutture di staff della Direzione Business Regionale (principalmente costo del personale; voce "Costi interdivisionali vs Corporate") e i costi delle Direzioni non commerciali di Trenitalia.

Tali costi di staff indiviso vengono imputati al PEF del contratto con una metodologia di allocazione indiretta, attraverso specifici driver di cui alla tabella in allegato.

Nella Tabella 14 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Altri Processi (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>STAFF</b>	- 1,3	- 1,4	- 1,4	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,6	- 1,6	- 1,6
Costo del lavoro	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,8
altri costi operativi	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8



### ***Ammortamenti***

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

La tabella 15 riporta i dati relativi agli ammortamenti:

Ammortamenti	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
TOTALE (Mln €)	-3,6	-5,6	-5,6	-6,0	-5,9	-5,9	-5,8	-7,0	-7,4	-7,5

Tabella 15 | *Ammortamenti (Milioni di euro)*

Gli ammortamenti dei beni già in asset sono stati stimati ad aliquota costante partendo dai valori consuntivati che sono determinati secondo la metodologia del Component Approach, che applica le seguenti aliquote, secondo i principi contabili adottati da Trenitalia e dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, riportati nella nota integrativa al bilancio di Trenitalia:

- 3,3% su 83,6 % del valore;
- 20% su 3,3% del valore;
- 10% su 13,1% del valore.

Con riferimento al valore degli ammortamenti riportati nel PEF, si esplicita che lo stesso è stato valutato facendo esclusivo riferimento ai cespiti di pertinenza del contratto di servizio.

Le quote di ammortamento rotabili oggetto di cofinanziamento inserite nel PEF si riferiscono esclusivamente alla parte dei beni a carico di Trenitalia.

### ***Remunerazione Capitale Investito Netto (CIN)***

La metodologia di individuazione del CIN è quella prevista dalle deliberazioni ART citate ed è riferita al singolo esercizio.

Con riferimento alla valorizzazione delle voci impiegate per il calcolo della remunerazione del CIN, si fa riferimento ai previsionali esposti nella tabella 16 (“Dati di Stato patrimoniale”).

Schema 2 - Stato Patrimoniale		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Regolatorio</b>											
1.a	Immobilizzazioni immateriali	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19
1.b	Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria	21,19	33,87	36,04	33,24	33,65	33,16	34,00	36,32	32,81	30,51
1.b.i	<i>di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)</i>	0,15	0,11	0,15	0,16	0,06	-0,04	-0,12	-0,23	-0,33	-0,42
1.b.ii	<i>di cui: impianti e macchinario</i>	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1.b.ii.1	<i>di cui: materiale rotabile autofinanziato</i>	21,04	33,76	35,89	33,08	33,59	33,20	34,13	36,55	33,14	30,94
1.b.iii	<i>di cui: attrezzature industriali e commerciali</i>	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1.b.iv	<i>di cui: altre</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>1</b>	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>21,37</b>	<b>34,06</b>	<b>36,22</b>	<b>33,43</b>	<b>33,83</b>	<b>33,35</b>	<b>34,19</b>	<b>36,51</b>	<b>33,00</b>	<b>30,70</b>
2.a	Rimanenze	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
2.b	Crediti	2,6	2,4	2,4	2,4	2,8	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2
2.b.i	<i>di cui: commerciali</i>	2,5	2,3	2,3	2,3	2,7	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1

2.b.ii	<i>di cui: altri crediti</i>	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
<b>2</b>	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>3,65</b>	<b>3,40</b>	<b>3,42</b>	<b>3,43</b>	<b>3,81</b>	<b>4,19</b>	<b>4,20</b>	<b>4,22</b>	<b>4,23</b>	<b>4,24</b>
3.a	Debiti	2,03	1,27	3,70	2,75	3,78	2,44	2,64	3,15	2,29	2,53
3.a.i	<i>di cui: debiti verso fornitori</i>	<i>2,03</i>	<i>1,27</i>	<i>3,70</i>	<i>2,75</i>	<i>3,78</i>	<i>2,44</i>	<i>2,64</i>	<i>3,15</i>	<i>2,29</i>	<i>2,53</i>
<b>3</b>	<b>Totale debiti</b>	<b>2,03</b>	<b>1,27</b>	<b>3,70</b>	<b>2,75</b>	<b>3,78</b>	<b>2,44</b>	<b>2,64</b>	<b>3,15</b>	<b>2,29</b>	<b>2,53</b>
<b>4=1+2-3</b>	<b>Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio</b>	<b>22,99</b>	<b>36,19</b>	<b>35,93</b>	<b>34,10</b>	<b>33,86</b>	<b>35,10</b>	<b>35,76</b>	<b>37,57</b>	<b>34,94</b>	<b>32,41</b>

Tabella 16 | Dati di stato patrimoniale

Il CIN è costituito da capitale circolante (crediti al netto dei debiti) ed immobilizzazioni (principalmente treni ed impianti). Sono state escluse dal computo delle passività le voci “Altri fondi” e “TFR” (lettere B) e C)) dell’art. 2424 c.c., così come previsto dalla delibera 154/2019 che prevede per il Passivo la sola quota Debiti come definita dall’art. 2424 del codice civile alla lettera D) Debiti.

La remunerazione del CIN prevede l’applicazione del WACC recependo quanto definito con la delibera ART 65/2020, come aggiornata dalla delibera ART 33/2021. Il tasso di remunerazione del CIN previsto è definito dalla deliberazione ART n. 35/2022, il cui allegato A è di seguito riportato.

Stima WACC	Servizi ferroviari
Risk Free Rate Nominale	0,87%
Premio al Debito	2,00%
Costo del Debito Nominale	2,87%
IRES	24,00%
IRAP	4,82%
Aliquota Fiscale scudo fiscale	28,82%
Costo del Debito Nominale pre-tax	3,06%
Equity Risk Premium	6,01%
Leva Finanziaria (D/E)	0,545
Gearing (D/(D+E))	0,353
Asset Beta	0,516
Equity Beta	0,730
Costo Nominale dell' Equity post-tax	5,26%
Costo Nominale dell' Equity pre-tax	7,38%
Wacc Nominale post-tax	4,41%
<b>Wacc Nominale pre-tax</b>	<b>5,86%</b>
Inflazione	1,50%
Wacc Reale pre-tax	4,30%

Tabella 17 | Stima WACC

Il PEF ha previsto la seguente remunerazione del CIN:

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Remunerazione CIN (Mln €)	-1,3	-2,1	-2,1	-2,0	-2,0	-2,1	-2,1	-2,2	-2,0	-1,9

Tabella 18 | Remunerazione Capitale Investito Netto (Milioni di euro)

## 10. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA

### 10.1. Gli obiettivi di Efficienza ed Efficacia

Gli obiettivi sono misurati attraverso gli indicatori (KPI) di cui all'annesso 2 della Delibera ART 120/2018. Per la definizione degli obiettivi l'ART ha considerato le performance relative al quinquennio 2015-2019: per ciascuno dei KPI, l'ART ha comunicato i valori in termini di valori massimi, medi e minimi, che rappresentano statistiche descrittive delle prestazioni registrate nel periodo 2015-2019, da utilizzare come termini di confronto per la fissazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza da applicare al PEF.

L'anno preso a riferimento per la determinazione degli obiettivi è il 2021.

I valori degli indicatori sono stati calcolati sui valori del PEF al netto dell'inflazione programmata, per omogeneità rispetto ai dati di periodo presi a riferimento per la definizione degli obiettivi.

Si riportano di seguito i livelli obiettivo degli indicatori di efficienza ed efficacia di cui all'Annesso 2 della misura 2 della delibera ART 120 / 2018.

### 10.2. Recupero di efficienza del costo operativo per treno-km

ART con nota del 6 dicembre 2021 ha fornito il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo "Valore di Periodo", da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza.

Tale valore, come indicato da ART, "*segnala la distanza percentuale del costo operativo totale attribuibile al CdS dalla frontiera del costo operativo efficiente, stimata con la metodologia illustrata nell'Annesso 1 della delibera ART n. 120/2018.*"

Il Valore di Periodo comunicato da ART è 7,79%, con un tasso di efficientamento annuale, costante nei cinque anni 2022-2026 pari a 1,61%. Tale valore rappresenta il riferimento per la fissazione dell'obiettivo di efficienza relativo al primo periodo regolatorio del Piano Economico Finanziario.

<b>valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo - BASILICATA</b>	
<b>valore di periodo</b>	<b>7,79%</b>
<b>valore annuale (T=5)</b>	<b>1,61%</b>

Tabella 19 | ART valore percentuale relativo al recupero di efficienza del Costo Operativo

Le Parti, sulla base dei valori dell'anno 2021, hanno condiviso un obiettivo di Recupero di efficienza del costo operativo dei processi (quindi esclusi gli ammortamenti e la remunerazione del capitale investito), anche in considerazione dei fattori di contesto successivamente descritti, pari a 20,6% (si veda la tabella allegata relativa al PEF deflazionato) corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale medio nei cinque anni pari a 4,51% (CAGR 2022-2026) comprensivo dell'effetto della cessazione, da parte di Trenitalia, dei servizi autosostitutivi dal cambio orario di dicembre 2024.

<b>COSTI DI PROCESSO</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>CAGR</b>
<b>CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI</b>	- 7,8	- 7,8	- 7,8	- 7,8	- 9,0	- 10,2	<b>5,6%</b>
Costo del lavoro	- 7,6	- 7,7	- 7,6	- 7,7	- 8,9	- 10,1	
altri costi operativi	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	
<b>GESTIONE E CIRCOLAZIONE</b>	- 4,7	- 5,6	- 5,6	- 5,2	- 2,5	- 1,5	<b>- 20,0%</b>

Costo del lavoro	-	-	-	-	-	-	
	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	
	4,5	5,3	5,3	4,9	2,2	1,3	
<b>MANOVRA</b>	-	-	-	-	-	-	<b>12,7%</b>
	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	
Costo del lavoro	-	-	-	-	-	-	
	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	
<b>MANUTENZIONE</b>	-	-	-	-	-	-	<b>5,7%</b>
	3,3	3,3	3,3	3,3	3,8	4,3	
Costo del lavoro	-	-	-	-	-	-	
	3,3	3,3	3,3	3,3	3,8	4,3	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	
<b>PULIZIA MATERIALE ROTABILE</b>	-	-	-	-	-	-	<b>5,8%</b>
	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1	
<b>COMMERCIALE</b>	-	-	-	-	-	-	<b>2,3%</b>
	0,6	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	
Costo del lavoro	-	-	-	-	-	-	
	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	
	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	
<b>STAFF</b>	-	-	-	-	-	-	<b>0,9%</b>
	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	
Costo del lavoro	-	-	-	-	-	-	
	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	
	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	
<b>TOTALE COSTI</b>	-	-	-	-	-	-	<b>1,1%</b>
	<b>18,9</b>	<b>20,0</b>	<b>19,9</b>	<b>19,6</b>	<b>18,9</b>	<b>19,9</b>	

Treni km (M)	1,82	1,83	1,83	1,83	2,13	2,42	<b>5,8%</b>
--------------	------	------	------	------	------	------	-------------

<b>COSTI UNITARI/TRKM (€)</b>	<b>-10,35</b>	<b>-10,92</b>	<b>-10,90</b>	<b>-10,67</b>	<b>-8,87</b>	<b>-8,22</b>	<b>-4,5%</b>
-------------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	--------------	--------------

<b>COSTI UNITARI/VKM (€cent/UT)</b>	<b>-54,2</b>	<b>-46,6</b>	<b>-43,0</b>	<b>-39,8</b>	<b>-34,6</b>	<b>-31,9</b>	<b>10,0%</b>
-------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Tabella 20 | Efficienza Costi di Processo

Di seguito le più rilevanti motivazioni dell'andamento delle principali voci di costo espresse nel PRO e nel PEF:

- **Condotta e Scorta:** il costo aumenta in funzione degli incrementi di produzione programmati;
- **Gestione Circolazione:** il trend positivo è da ricondurre alla cessazione dei servizi sostitutivi programmati in orario e alla riduzione dei consumi di gasolio legati alla elettrificazione della linea Potenza – Foggia;
- **Manovra:** il costo aumenta principalmente in funzione dell'aumento della produzione ferroviaria prevista da Programma di Esercizio e quindi dell'aumento delle movimentazioni a supporto della manutenzione e del processo pulizie;

- **Manutenzione e pulizie:** detti costi crescono in ragione dell'aumento della produzione prevista da Programma di Esercizio;
- **Commerciale:** i costi di processo risentono della dinamica positiva dei ricavi da traffico correlata al recupero dei viaggiatori km. Come sopra detto, gli unici effetti di rete registrabili sono correlati alle provvigioni per la vendita di titoli di viaggio non rientranti nel perimetro del Contratto ed hanno un impatto poco significativo (€ 1.668,00 annui) in ragione della rete di vendita contrattuale (paragrafo 3);
- **Staff:** l'andamento dei costi di staff risulta pressoché costante.

### 10.3. Gli obiettivi di Efficienza ed Efficacia

Sono riportati di seguito gli indicatori (KPI) di cui All'annesso 2 della Delibera ART 120/2018.

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

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

EFFICIENZA – RICAVI		
Nome	Formulazione	Note
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio al netto dell'IVA.
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	I ricavi totali sono dati dalla somma dei corrispettivi da contratto di servizio, dei ricavi da traffico e da altri ricavi.
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	

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

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

Si riportano di seguito i livelli obiettivo degli indicatori di efficienza ed efficacia di cui all'Annesso 2 della misura 2 della delibera ART 120 / 2018.

## 11. INDICATORI DI EFFICIENZA OPERATIVA

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2015-2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza operativa:

<b>Efficienza operativa ART</b>	<b>media ART</b>	<b>min ART</b>	<b>max ART</b>
Costo operativo per treno-km	8,773	8,512	9,321

Tabella 21 | Efficienza operativa – Indicatori ART Basilicata

Il PRO, tenendo a riferimento i suddetti valori, individua i seguenti target per ciascun anno del primo periodo regolatorio che, pur non raggiungendo i parametri forniti dall'Autorità, prevedono il perseguimento di un significativo progressivo efficientamento, comprensivo dell'effetto della cessazione, da parte di Trenitalia, dei servizi autosostitutivi.

<b>Efficienza operativa PEF 22-31</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Media PEF</b>
Costo operativo per treno-km	10,348	10,922	10,897	10,673	8,872	8,217	9,786

Tabella 22 | Efficienza operativa Target primo periodo regolatorio

I dati economici a consuntivo saranno confrontati annualmente con quelli previsti a PEF così da verificare eventuali scostamenti e individuare le eventuali azioni al fine di perseguire gli obiettivi di efficienza condivisi.

Come sopra detto (par. 9) i costi di processo sono legati ad attività svolte tutte da altre strutture, ad esclusione di quelle relative alla vendita, al customer care e parte di quelle di programmazione e gestione dei servizi, nonché di quelle a queste rese "in service".

Gli sviluppi programmati, sia in termini di incremento di produzione (treni\*km) - grazie all'attivazione di nuovi tratti di linea - sia di incremento del servizio ferroviario a trazione elettrica - grazie all'elettrificazione di alcuni tratti di linea e l'entrata in esercizio di nuovi treni - impattano sugli indicatori di efficienza dei costi. L'elettrificazione della linea Foggia – Potenza, la cui realizzazione è prevista per il 2025, consentirà

L'omogenizzazione del materiale rotabile in uso, con un impatto in termini di riduzione dei costi operativi dovuti al minor consumo di gasolio per trazione, di cui al processo "Gestione Circolazione".

Inoltre, la cessazione da parte di Trenitalia degli autoservizi programmati dal 2025, a seguito del previsto affidamento con gara da parte della Regione Basilicata di detti servizi, determina anch'essa una diminuzione dei costi operativi del processo "Gestione Circolazione".

Tenuto conto di quanto sopra e degli incrementi di produzione, previsti nel 2025 (nuova tratta Potenza-Rocca Imperiale e nuovi collegamenti Potenza-Napoli) e nel 2026 (attivazione della nuova linea Ferrandina-Matera), si evidenzia una riduzione dei costi operativi a treno\*km nel primo periodo regolatorio.

## 12. OBIETTIVI DI EFFICIENZA – COSTI

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2015-2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza-costi:

<b>Efficienza - Costi ART</b>	<b>media ART</b>	<b>min ART</b>	<b>max ART</b>
Costi Manutenzione per treno-km	2,252	2,136	2,358
Costi Manutenzione per costi operativi	25,67%	25,03%	26,69%
Costo operativo per posto-km	0,058	0,056	0,060
Costo operativo per passeggero-km	0,248	0,222	0,259
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	127,174	120,366	133,071

Tabella 23 | *Efficienza Costi – Indicatori ART Basilicata*

Le Parti hanno concordato valori obiettivo per il periodo regolatorio 2022-2026 che si collocano all'interno dell'intervallo min/max individuato dall'Autorità per quanto riguarda i "Costi Manutenzione per Treno-km" e "Costo Manutenzione per ore di servizio dei treni". Con riferimento agli indici "Costi Manutenzione per costi operativi", "Costo operativo per posto-km" e "Costo operativo per passeggero-km", la dinamica risente dell'incidenza del costo dei servizi sostitutivi programmati in orario sul totale dei costi operativi.

L'incremento di produzione e l'incidenza della riduzione dei costi operativi legata alla cessazione degli autoservizi sostitutivi generano un incremento dei costi di manutenzione, unitamente all'introduzione di materiale rotabile a trazione elettrica, come evidenziato dall'indicatore "Costi manutenzione per costi operativi" che cresce progressivamente. Complessivamente si evidenzia che gli indicatori dei costi unitari (treno\*km, posto\*km, passeggero\*km e per ore di servizio) diminuiscono per effetto del richiamato incremento della produzione e per un più efficiente impiego dei treni stessi.

Di seguito i target per ciascun anno del periodo regolatorio.

<b>Efficienza - Costi PEF 22-31</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Media PEF</b>
Costi Manutenzione per treno-km	2,244	2,244	2,244	2,244	2,239	2,235	2,241
Costi Manutenzione per costi operativi	21,69%	20,54%	20,59%	21,02%	25,24%	27,20%	22,90%
Costo operativo per posto-km	0,067	0,068	0,070	0,067	0,050	0,053	0,060
Costo operativo per passeggero-km	0,542	0,466	0,430	0,398	0,346	0,319	0,385
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	125,690	125,657	125,667	125,662	125,403	125,176	125,490

Tabella 24 | *Efficienza Costi - Target primo periodo regolatorio*

## 13. OBIETTIVI DI EFFICIENZA - RICAVI

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2015-2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza-ricavi:

<b>Efficienza - Ricavi ART</b>	<b>media ART</b>	<b>min ART</b>	<b>max ART</b>
Ricavi da Traffico per treno km	1,624	1,537	1,817
Ricavi da Traffico per posto-km	0,011	0,011	0,011
Ricavi da Traffico per passeggero- km	0,046	0,040	0,050
Ricavi totali per treno-km	18,016	17,443	19,224
Ricavi totali per posto-km	0,119	0,116	0,124
Ricavi totali per passeggero-km	0,510	0,460	0,534
Coverage Ratio	19%	18%	19%

Tabella 25 | Efficienza Ricavi – Indicatori ART Basilicata

Tenuto conto di tali valori ed in considerazione degli impatti conseguenti alla pandemia, le Parti hanno concordato gli obiettivi per il periodo di riferimento 2022-2026.

Di seguito i target per ciascun anno del primo periodo regolatorio e le sottese motivazioni.

<b>Ricavi</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Media PEF</b>
Ricavi da Traffico per treno km	1,013	1,146	1,301	1,446	1,453	1,484	1,376
Ricavi da Traffico per posto-km	0,007	0,007	0,008	0,009	0,008	0,010	0,008
Ricavi da Traffico per passeggero- km	0,053	0,049	0,051	0,054	0,057	0,058	0,054
Ricavi totali per treno-km	17,883	16,238	16,549	16,756	16,821	16,911	16,675
Ricavi totali per posto-km	0,117	0,101	0,106	0,105	0,095	0,109	0,103
Ricavi totali per passeggero-km	0,937	0,693	0,653	0,625	0,655	0,657	0,656
Coverage Ratio	10%	10%	11%	12%	14%	15%	12%

Tabella 26 | Efficienza Ricavi - Target primo periodo regolatorio

Con riferimento ai ricavi da traffico, si precisa che gli obiettivi tengono conto dei fattori di contesto di cui al successivo paragrafo 18 quali i fenomeni accaduti e che si prevede accadranno successivamente e precisamente la contrazione della domanda conseguente alla pandemia e quindi un successivo recupero progressivo dei viaggiatori trasportati ai livelli ante-Covid stimato nel 2025 nonché l'incremento dei viaggiatori correlato all'incremento e revisione dell'offerta, alla qualità del servizio erogato e alla politica trasportistica regionale.

Il trend di incremento dei ricavi da traffico è determinato sostanzialmente dalle seguenti componenti:

- Adeguamento/incremento delle tariffe;
- Politica trasportistica;
- Recupero effetto pandemia;
- Incremento della qualità;
- Crescita dei viaggiatori per incremento dell'offerta commerciale.

Con riferimento all'adeguamento/incremento delle tariffe, viene previsto annualmente l'adeguamento all'inflazione programmata e un incremento tariffario nei termini sopra detti.

L'incremento dei viaggiatori atteso risente del graduale superamento della crisi pandemica, del significativo miglioramento della qualità del servizio erogato da Trenitalia dal 2024 e dell'attivazione di nuovi servizi ferroviari dal 2025.

Il trend di crescita previsionale dei viaggiatori\*km alla base del Piano Economico-Finanziario è pari al 4,5% medio annuo. Negli anni dal 2022 al 2025 riguarderà in prevalenza il recupero della domanda di trasporto post Covid19 e il miglioramento della qualità erogata, mentre negli anni successivi fino al 2031 si prevede interesserà in larga misura la maggiore offerta commerciale che si svilupperà soprattutto sulle nuove relazioni Potenza-Napoli e Potenza-Ferrandina-Matera. Nell'arco di piano risulterà comunque strategico anche lo sviluppo della mobilità turistica e *leisure*, che potrà avere una considerevole ricaduta positiva sulla previsione di crescita dei viaggiatori\*km.



Un ruolo significativo nell'incremento dell'attrattività del servizio potrà essere svolto dal sistema di integrazione tariffaria in corso di definizione. L'attivazione di tale sistema si inserisce all'interno del contesto individuato dalla pianificazione regionale di settore che, riservando particolare attenzione all'integrazione tra modalità di trasporto diverse, comprende anche la realizzazione e/o il completamento dei centri di interscambio modale regionale nonché il coordinamento degli orari sulle diverse modalità di trasporto. L'attuazione del nuovo sistema di integrazione tariffaria correlato al contratto di servizio ferroviario 2022-2031 assume particolare rilevanza in riferimento all'obiettivo di assicurare, complessivamente, una maggiore attrattività del trasporto pubblico regionale e locale.

L'obiettivo è quindi nel breve periodo di recuperare la drastica riduzione avuta per effetto della pandemia puntando ad offrire un servizio sempre più integrato con orari cadenzati e coordinati ed attrattivo grazie al comfort della nuova flotta, che sarà in grado di offrire anche maggiore accessibilità per i PRM.

Per la quota parte dei viaggiatori sistematici, attribuibile fondamentalmente agli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, la Regione intende sostenere il trasporto pubblico nel suo insieme, grazie ad un ulteriore impegno alla programmazione di orari cadenzati e coordinati, tra servizio ferro e gomma, favorendo l'integrazione tra le diverse modalità di spostamento.

Per raggiungere l'obiettivo di recupero e incremento dei viaggiatori, sono inoltre previsti investimenti di Trenitalia sull'attività di vendita, che rappresenta a tutti gli effetti parte fondamentale dell'esperienza di viaggio. In particolare, sono previsti investimenti in sviluppi tecnologici digitali nell'intero arco di piano per rendere semplice e capillare l'utilizzo del treno. Verranno a tal fine estesi ed implementate le self service e le validatrici, attraverso il nuovo sistema di vendita diretta, denominato TAP&TAP, con il quale sarà possibile acquistare il proprio titolo di viaggio direttamente con la carta di credito, con un TAP nella stazione di partenza e un TAP nella stazione di arrivo, che si effettuerà alle validatrici e alle self service.

Pertanto, l'incremento dei viaggiatori atteso risente della situazione di partenza, di cui ampiamente detto, delle politiche di pianificazione dei trasporti e di rilancio tipicamente nelle competenze regionali, nonché dei livelli di qualità e servizio erogati da Trenitalia, opportunamente declinato nella Matrice dei Rischi, allegata al Contratto di Servizio.

Occorre evidenziare come i servizi oggetto del Contratto registrino livelli di evasione scarsamente significativi; pertanto, l'impegno di Trenitalia è teso ad assicurare il mantenimento dei livelli attuali.

#### 14. INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2015-2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di produttività:

<b>Produttività ART</b>	<b>media ART</b>	<b>min ART</b>	<b>max ART</b>
Costo del lavoro totali per numero addetti totali*	70.759,53	68.520,31	73.654,48
Treni-km per numero addetti operativi	17.595,00	16.468,11	18.085,55
Treni-km per numero addetti totali*	13.925,70	13.093,50	14.748,85

\* I valori totali (costo del lavoro e numero addetti) non includono quelli relativi alla manutenzione.

Tabella 27 | Produttività – Indicatori ART Basilicata

Le Parti hanno concordato per il primo periodo regolatorio i seguenti obiettivi degli indicatori, di cui è riportato di seguito l'andamento nel periodo di riferimento, secondo la dinamica di efficientamento prevista dal Piano Economico-Finanziario 2022-2031 (rispetto all'anno base 2021).

<b>Produttività PEF 22-31</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Media PEF</b>
Costo del lavoro totali per numero addetti totali*	75.696,37	75.320,78	75.477,27	75.489,92	76.257,41	76.870,73	75.936,34
Treni-km per numero addetti operativi	18.305,87	17.870,72	17.867,63	17.869,93	17.996,12	18.098,18	17.950,87
Treni-km per numero addetti totali*	14.796,89	14.381,72	14.487,11	14.495,08	14.970,58	15.355,37	14.771,14

\* I valori totali (costo del lavoro e numero addetti) non includono quelli relativi alla manutenzione, come indicato nella comunicazione ART alla Regione Basilicata con nota del 6 Dicembre 2021 Prot. 19472/2021.

Tabella 28 | Produttività - Target primo periodo regolatorio

Come risulta dalla precedente tabella, l'indice "Costo del lavoro totali per numero addetti totali" supera i parametri massimi indicati dall'Autorità. A tal proposito si rileva che tali costi includono anche altri oneri collegati al personale (spese sanitarie, vestiario, buoni pasto, ecc).

## 15. INDICATORI DI EFFICACIA

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2015-2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficacia:

<b>Efficacia ART</b>	<b>media ART</b>	<b>min ART</b>	<b>max ART</b>
Puntualità (solo causa IF)**	87,57%	84,71%	90,03%
Scostamenti da orario (solo causa IF)*	1,28%	0,61%	1,80%
Regolarità treno (solo causa IF)**	98,82%	98,56%	99,03%

\* I valori indicati sono riferiti alla variabile treni-km in ritardo (>5 min; causa IF)/ treni km circolati, in quanto proxy dello scostamento orario.

\*\* I valori indicati sono riferiti a tutte le cause per mancanza del dato di dettaglio.

Tabella 29 | Efficacia – Indicatori ART Basilicata

Le Parti hanno individuato per il primo periodo regolatorio i seguenti valori obiettivo degli indicatori di efficacia. Gli indicatori sono calcolati attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione del GI disponibile al momento della valutazione. Fino al termine della sperimentazione del nuovo applicativo da parte del Gestore dell'Infrastruttura (RFI) dei sistemi di monitoraggio della circolazione e della revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e RFI, gli obiettivi di puntualità sono determinati nella località di destinazione dei treni, anche qualora questa sia situata al di fuori del perimetro contrattuale.

Di seguito l'andamento dei suddetti indicatori nel periodo di riferimento 2022-2026 (rispetto all'anno base 2019).

<b>Efficacia PEF 22-31</b>	<b>2019</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Media PEF</b>
Puntualità	90,02%	90,50%	90,70%	90,90%	91,10%	91,30%	90,90%
Scostamenti da orario	1,00%	0,95%	0,94%	0,92%	0,91%	0,90%	0,92%
Regolarità treno	99,32	98,60%	99,10%	99,40%	99,50%	99,60%	99,24%

Tabella 30 | Efficacia - Target primo periodo regolatorio

Gli obiettivi sono stati determinati secondo la stessa metodologia utilizzata da ART per la determinazione del valore massimo, medio e minimo.

Come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018, l'allegato al contratto "Condizioni Minime di Qualità" prevede ulteriori indicatori di qualità relativi anche alla puntualità e regolarità.

## 16. ANALISI DEI RISCHI

Nel Contratto di Servizio si prevede la definizione delle modalità di ripartizione del rischio tra la Regione e Trenitalia.

Trattandosi di un affidamento ai sensi dell'art. 5 comma 6 del Regolamento comunitario 1370/2007 e non ai sensi della Direttiva 2014/23/UE e del Codice dei Contratti Pubblici, l'attribuzione dei rischi di cui si è tenuto

conto nel PEF è stata valutata e condivisa dalle Parti anche tenendo conto della gestione degli effetti della pandemia.

Il monitoraggio di quanto previsto nel PRO si effettua annualmente confrontando i valori di PEF e di CER normalizzati, secondo quanto previsto nella Matrice dei Rischi, per rendere omogenei i dati del PEF e del CER a confronto. Si tiene inoltre conto, per la valutazione dell'efficienza/inefficienza e per un confronto omogeneo, del tasso di inflazione reale e dei livelli di produzione stimati a PEF e consuntivati a CER. Pertanto, l'inflazione reale (+/- rispetto a quella stimata) concorre nella quantificazione dello scostamento annuale PEF/CER.

Gli eventuali scostamenti saranno rendicontati, procedendo alle eventuali rettifiche sulla quantificazione dello scostamento finale tra il Risultato netto PEF e consuntivato CER, secondo quanto previsto alla Matrice dei Rischi, per essere poi compensati alla fine del periodo di PEF ovvero in occasione delle revisioni intermedie del PRO, agendo ad esempio sull'entità dei corrispettivi, piuttosto che sul livello di produzione o sulla politica tariffaria.

La Matrice dei Rischi prevede tra l'altro che i costi dei processi, come effettivamente sostenuti e rendicontati nel CER, siano riconosciuti dalla Regione nella misura complessiva prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da servizi/interventi richiesti dalla Regione o sostenuti per ottemperare a disposizioni normative/regolamentari sopravvenute, fatto salvo che l'applicazione della modifica sia imputabile alla responsabilità di Trenitalia. I costi di processo ricomprendono i costi di condotta, scorta e gestione degli equipaggi, costi di gestione della circolazione, costi di manovra, costi di manutenzione, costi di pulizia materiale rotabile, costi di marketing e vendita e costi per altri processi. Il costo unitario del personale effettivamente sostenuto e indicato nel CER sia riconosciuto dalla Regione nella misura prevista dal PEF (fatti salvi i maggiori costi determinati da servizi/interventi richiesti dalla Regione).

Con riferimento ai ricavi da mercato, si illustra di seguito la procedura di applicazione della Matrice dei Rischi, che prevede che l'attribuzione dei rischi dei ricavi operativi sia effettuata solo in caso di scostamento negativo tra quanto previsto a PEF e consuntivato a CER, secondo il seguente ordine:

1. qualora venga deliberato dalla Regione un adeguamento/incremento tariffario inferiore a quello previsto nel PEF o venga deliberato di non effettuare alcun adeguamento/incremento tariffario, ovvero l'adeguamento all'inflazione reale risulti inferiore rispetto a quello stimato a PEF, i minori ricavi saranno considerati a carico della Regione. I minori ricavi sono determinati applicando la % di adeguamento/incremento non attuato all'ammontare totale dei ricavi stimati a PEF. La differenza tra l'incremento previsto a PEF e quello attuato per applicazione del meccanismo del *price cap* sarà considerato a carico di Trenitalia;
2. l'eventuale riduzione dei ricavi conseguente a strategie di marketing messe in atto da Trenitalia è considerata a carico di Trenitalia;
3. la riduzione dei ricavi da mercato, così come gli eventuali maggiori costi, conseguenti all'effetto stimato di politiche tariffarie (quali agevolazioni e gratuità diverse da quelle già previste nel PEF) della Regione non saranno a carico di Trenitalia;
4. la riduzione dei ricavi da mercato conseguente all'effetto stimato dell'andamento dei viaggiatori trasportati correlato al miglioramento della qualità dei servizi è considerata a carico di Trenitalia;
5. l'eventuale dinamica negativa dei ricavi da traffico dovuta ad alterazioni non prevedibili delle condizioni di svolgimento del servizio, non già computati a PEF, è a carico di Trenitalia laddove ad essa imputabili. Se non imputabili al fatto di Trenitalia (quali a titolo esemplificativo effetti di emergenza epidemiologiche, vincoli e restrizioni alla circolazione, crisi energetiche o internazionali), laddove non trovino copertura a consuntivo in eventuali altri maggiori ricavi o eventuali minori costi, sono a carico della Regione;
6. la riduzione dei ricavi conseguente alla quota per il mancato recupero dei viaggiatori trasportati relativa all'effetto Covid è a carico della Regione;

7. una volta scorporate le quote di rischio di cui ai punti precedenti, l'eventuale quota residuale di scostamento attribuita ai viaggiatori\*km è a carico nella misura del 50% tra le Parti; tale ripartizione del rischio è stata definita considerando le stime di incremento determinate dal miglioramento dell'attrattività del servizio, dalle azioni ipotizzate dalla Regione, nonché dalla forte influenza di più ampie politiche e di fattori esogeni alle Parti (quale ad esempio il prezzo del carburante o la qualità delle caratteristiche dell'infrastruttura).

Eventuali maggiori ricavi, a perimetro costante e a valle dell'applicazione della Matrice dei Rischi anche ai costi, saranno riconosciuti alla Regione nel confronto PEF/CER, secondo i meccanismi di rendicontazione già descritti che evitano una possibile sovracompensazione ai sensi del predetto Regolamento comunitario. Con riferimento al KPI "Coverage Ratio", la ripartizione del rischio segue l'attribuzione delle singole voci che concorrono alla determinazione dei costi e dei ricavi posti alla base del calcolo dello stesso indicatore. Il valore obiettivo per il suddetto indicatore sarà considerato inoltre nelle attività di aggiornamento della programmazione del servizio che, partendo dall'attuale offerta, saranno definite tenendo conto della domanda soddisfatta, così come della domanda potenzialmente attraiabile, nelle diverse fasce orarie, perseguendo soluzioni di offerta efficienti dal punto di vista del "load factor" e del "coverage ratio". A tale scopo, il contratto di servizio prevede meccanismi di flessibilità nella programmazione, in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda e delle complessive esigenze di mobilità regionali.

## **17. DINAMICHE INFLATTIVE E DI INDICIZZAZIONE DEI PREZZI DEL MATERIALE ROTABILE E RISPETTO DEL CRONOPROGRAMMA DI CONSEGNA**

Nel Contratto di Servizio il valore dei rotabili di cui al PEF è stato indicizzato allo scopo di tenere già conto di quello che potrà essere l'effettivo costo dei treni al momento della consegna. Il Piano Economico Finanziario è stato predisposto stimando il prezzo dei rotabili, anno per anno, sulla base dell'indice inflattivo presunto. Con l'affidamento dei servizi è definito l'importo economico di investimento in capo a Trenitalia e alla Regione, sul quale è costruito il PEF e sul quale si fonda l'equilibrio del contratto secondo il Reg. 1370/2007. In caso di riduzione del costo effettivo del materiale rotabile rispetto a quello stimato nel PEF, il maggior importo degli investimenti inserito a PEF potrà essere destinato ad altri ulteriori investimenti da definire congiuntamente ovvero determinare un riequilibrio del PEF, secondo le diverse modalità previste dal Contratto di Servizio.

Nella circostanza di indicizzazione oltre il trend già stimato nel PEF, il maggior costo a carico della Regione, fatto salvo che il maggiore costo sia imputabile alla responsabilità gestionale di Trenitalia, sarà valutato nell'ambito del confronto PEF/CER, per essere compensato con eventuali poste di segno inverso e, se necessario, sarà attivata la procedura di riequilibrio del PEF, secondo le diverse modalità previste dal Contratto di Servizio.

È importante sottolineare che nel caso di abbassamento dei prezzi del materiale rotabile, il delta potrebbe generare un incremento degli investimenti o una rendicontazione a favore della Regione.

Qualora si dovessero riscontrare ritardi nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma degli investimenti contrattualmente previsto, gli eventuali costi emergenti sono in capo a Trenitalia, salvo che i ritardi siano imputabili a cause esogene, nel qual caso tali costi saranno verificati nel confronto PEF/CER.

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

### **18.1. Caratteristiche della domanda e dell'offerta all'interno del bacino della mobilità**

In relazione alla domanda di mobilità si intende qui richiamare il contenuto del Piano dei Trasporti Regionale nonché il contenuto della Relazione di cui alla Delibera art 48/2017.

La Regione Basilicata è composta da n.131 Comuni (di cui n.100 nella Provincia di Potenza e n.31 nella Provincia di Matera) con una popolazione residente censita al 31 dicembre 2019 di 553.254 unità (fonte ISTAT). Il 64,8%

della popolazione (358.401 unità) risiede nella Provincia di Potenza, il restante 35,2% (194.853 unità) nella Provincia di Matera.

La Regione presenta un trend demografico negativo, come risulta sia dai dati censuari ISTAT e sia dalla proposta di Piano strategico regionale, che appare sempre più a rischio di irreversibilità. Tuttavia, a parziale compensazione, oggi le prospettive connesse al crescente ricorso allo smart working e alla formazione a distanza, nonché una rinnovata domanda turistica – *leisure*, fanno intravedere una possibile inversione di tendenza, con un conseguente possibile e atteso incremento di domanda di mobilità.

I principali spostamenti intraregionali avvengono per motivi di lavoro e studio e sono circa 243.000 al giorno. Di questi, il 27% ha origine e destinazione in comuni diversi.

Gli spostamenti in uscita dalla Regione sono circa 6.500 mentre quelli in ingresso sono circa 13.400. Interessante quindi il saldo positivo per la Regione Basilicata tra spostamenti in entrata ed in uscita dalla Regione, che conferma l'attenzione dovuta alla pianificazione di servizi sovraregionali.

La maggior parte degli spostamenti avviene in auto (44% come conducente e 17% come passeggero), il 20% con altre modalità (a piedi, in bici, in motociclo, altro mezzo), e il 12% su bus extraurbani, aziendali o scolastici.

Analizzando la ripartizione modale dei soli spostamenti intraregionali e intercomunali si ha che:

- il 64% avviene in auto (55% come conducente e 8% come passeggero),
- il 24% avviene su bus extraurbani o aziendali o scolastici,
- il 7% avviene su ferrovia;
- il 4% avviene su bus urbani.

Appare quindi rilevante una importante quota di spostamenti su mezzo privato, sia per studio che per lavoro, che potrebbero costituire - almeno in parte - potenziale domanda di trasporto pubblico locale o di nuove diverse di trasporto quali il car pooling e il car sharing, in collaborazione con i *Mobility Manager* dei principali attrattori/generatori di traffico.

La domanda di mobilità per turismo e per attività *leisure* ha evidenziato un recente e significativo incremento, che costituisce - almeno in parte - potenziale domanda di trasporto pubblico locale, da intercettare anche attraverso una sinergica azione tra gli assessorati regionali e le imprese di trasporto a cui è affidato il servizio.

Relativamente alla domanda di mobilità ferroviaria regionale soddisfatta attraverso i servizi forniti da Trenitalia, si evidenzia che gli spostamenti ferroviari all'interno della regione nel giorno feriale medio sono circa 2.250 per Trenitalia e sono caratterizzati da una forte concentrazione nella tratta Potenza – Melfi.

La rete dei servizi ferroviari eserciti da Trenitalia è costituita dalle seguenti linee e relative produzioni di servizi (preso a riferimento un giorno medio feriale):

- ✓ Linea Napoli-Taranto: 1 coppia treni/giorno;
- ✓ Linea Salerno-Potenza: 5 coppie treni/giorno;
- ✓ Linea Bella/Muro-Potenza: 1 coppie treni/giorno (escluso sabato);
- ✓ Linea Foggia-Potenza: 9 coppie treni/giorno;
- ✓ Linea Melfi-Potenza: 5 coppie treni/giorno;
- ✓ Linea Potenza-Taranto: 2 coppie treni/giorno;
- ✓ Linea Sapri-Paola: 1 coppia treni/giorno;
- ✓ Linea Potenza Centrale–Potenza Superiore: 3 coppie treni/giorno.

La percorrenza annua è pari a 1,832 milioni di treni\*km e circa 1 milione di bus\*km sostitutivi, che cesseranno a far data dalla data del cambio orario di dicembre 2024 ed il contestuale primo incremento di produzione ferroviaria di cui sopra detto.

## 18.2. Caratteristiche infrastrutturali

L'infrastruttura ferroviaria della regione Basilicata è stata descritta al precedente paragrafo 4. Gli interventi previsti sull'infrastruttura da parte del Gestore RFI sono indicati nel paragrafo 19.2.

L'impatto positivo sull'attrattività del servizio è stato considerato prevedendo che tali interventi vengano realizzati secondo i tempi e gli standard previsti.

Il PEF tiene inoltre conto della disponibilità e della stabilità delle caratteristiche dell'infrastruttura in termini di qualità, per cui un loro eventuale degrado potrà determinare un sensibile impatto sia sull'attrattività del servizio che su trend dei ricavi da traffico (variabili esogene considerate nel paragrafo 16 Ripartizione dei rischi), così come dei costi.

### 18.3. Caratteristiche del materiale rotabile esistente

La flotta attualmente utilizzata per i servizi contrattualizzati nel presente Contratto comprende i seguenti rotabili:

ASSET ROTABILI Basilicata	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
NUOVI ETR MEDIA CAPACITA' (4 CASSE)	0	0	3	5	8	8	8	8	8	8
Minuetto elettrici	2	6	7	7	7	7	7	7	7	7
Minuetto diesel	1	8	8	7	4	4	4	4	4	4
Swing	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
ALn rotabili	6									
Loco E464	3	3								
Carrozze MD	2	2								
Carrozze Piano Ribassato	10	10								
UIC/X IR	1	1								

Tabella 31 | Asset Rotabili Basilicata

L'età delle singole tipologie di mezzi nel 2022 risulta suddivisa come da tabella 32.

Il Piano di investimenti per il rinnovo della flotta è uno degli elementi portanti su cui si fonda il miglioramento del servizio offerto e l'incremento dell'attrattività.

Oltre alle nuove dotazioni e al miglioramento del comfort di viaggio, va evidenziato che tali nuovi treni garantiranno l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta per l'intera offerta ferroviaria regionale rientrante nel perimetro del CdS.

	0-5 anni	6-10 anni	11-15 anni	>15 anni
Complessi elettrici				2
Complessi diesel		6		7
Locomotive elettriche				3
Vetture UICx IR MD e PR				13

Tabella 32 | Età materiale rotabile 2022

### 18.4. Caratteristiche del servizio

Il servizio ferroviario regionale di cui al presente Contratto presenta alcuni elementi di peculiarità, legati in particolar modo a una domanda sistematica di trasporto concentrata da e verso la città di Potenza. In particolare, si evidenzia che:

- sulla tratta Foggia – Melfi – Potenza, insiste gran parte della domanda di trasporto regionale pendolare che, soprattutto dal bacino del Vulture/Melfese, raggiunge quotidianamente il capoluogo lucano, per ragioni di lavoro e studio;
- sulla tratta Potenza – Metaponto – Taranto, soprattutto nei mesi estivi, ha significativi volumi a valenza turistica poiché consente di raggiungere le località di villeggiatura della Costa Ionica;
- sulla linea Potenza – Salerno – Napoli insiste sia una domanda di trasporto pendolare che una domanda di trasporto legata all'esigenza dei cittadini lucani di interconnettersi con le grandi direttrici Sud/Nord d'Italia.

Per quanto rappresentato, al momento i punti più sensibili della rete regionale sono identificabili nella tratta Potenza-Melfi-Foggia e nella missione di collegamento ai servizi di lunga percorrenza. In questi contesti, eventuali criticità alla circolazione potrebbero determinare effetti negativi su una scala più ampia. Gli interventi di sviluppo e potenziamento tecnologico e infrastrutturale sopra descritti - se realizzati nei tempi previsti - potranno determinare nuove opportunità nonché ridurre gli eventuali impatti su ricavi, costi, efficienza ed efficacia delle prestazioni.

## 19. INVESTIMENTI PREVISTI IN MATERIALE ROTABILE E INFRASTRUTTURE

### 19.1. Investimenti previsti in materiale rotabile

Il Contratto di Servizio prevede investimenti in materiale rotabile da parte della Regione Basilicata e di Trenitalia che permetteranno un generale rinnovamento della flotta utilizzata.

Nell'ambito del contratto è previsto un investimento di risorse da parte di Regione pari a 41,7Mln di euro per il rinnovo della flotta, mentre la quota a carico di Trenitalia prevede 56,2 Mln di euro, così suddivisi:

- 9,54 Mln di euro per il rinnovo della flotta;
- 16,40 Mln di euro per revamping per la flotta esistente;
- 6,08 Mln di euro per nuove tecnologie;
- 0,45 Mln di euro per gli impianti;
- 0,26 mln di euro per sviluppi informatici;
- 23,43 Mln di euro manutenzione ciclica treni.

Gli investimenti per nuovo materiale rotabile consentiranno di acquistare n.8 POP a 4 casse che verranno messi in esercizio n.3 nel 2024, n.2 nel 2025 e n.3 nel 2026.

L'arrivo dei nuovi treni permetterà di migliorare gli standard di qualità sui principali indicatori di performance, come puntualità, regolarità, composizione e di garantire alla clientela innovative tecnologie di bordo.

L'investimento in nuovi treni permetterà il totale rinnovo della flotta entro il 2026, con una rilevantissima riduzione dell'età media del materiale rotabile, garantendo anche nel 2031 un'età media inferiore a quella di inizio contratto. Con l'ingresso dei nuovi treni, l'intera offerta ferroviaria regionale circolante nell'ambito del presente Contratto sarà accessibile alle persone con ridotta mobilità.

Gran parte degli investimenti, sostenuti da Trenitalia con il cofinanziamento della Regione Basilicata, riguardano il primo periodo regolatorio, posticipando di fatto la redditività agli anni successivi e consentendo la realizzazione dell'equilibrio economico-finanziario del CdS solo ed esclusivamente nell'intera durata del periodo contrattuale.

L'immissione di nuovo materiale porterà un significativo miglioramento del livello qualitativo raggiunto. In dettaglio si avrà:

- maggiore comfort legato ai nuovi sistemi di climatizzazione;
- 100% dei treni accessibili alle persone a ridotta mobilità;
- incremento della sicurezza a bordo, attraverso una maggiore diffusione delle telecamere di videosorveglianza interna *live*;
- per i treni la dotazione di prese elettriche e dell'infrastruttura per la connessione Internet. Sono esclusi dai costi previsti in PEF gli oneri relativi al consumo di traffico dati;
- dotazione di video in ogni carrozza, per informazioni e comunicazioni alla clientela.

Dal punto di vista economico, la maggiore qualità del servizio consente di stimare un incremento dei viaggiatori, per cui nel PEF è stato previsto un *trend* di crescita dei viaggiatori\*km con un impatto positivo sui ricavi da mercato, come riportato nel dettaglio del paragrafo "Ricavi da traffico".

### 19.2. Investimenti sulle infrastrutture da parte del GI

RFI nel Piano Commerciale (edizione luglio 2023) prevede, nell'ambito della regione Basilicata e con ricadute sul servizio, i seguenti interventi nell'arco temporale 2023-2027:

#### ***Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Foggia***

I principali interventi riguardano:

- velocizzazioni tratte di linea e ingressi in stazione in deviate;
- upgrading e impianti, (realizzazioni sottopassi e marciapiedi H55 e velocizzazione itinerari);
- eliminazione di 25 passaggi a livello;

- adeguamento a modulo di alcune località;
- attivazione Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT);
- elettrificazione delle tratte PM Cervaro - Potenza e Rocchetta SAL - San Nicola di Melfi.

### ***Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella***

Obiettivo del progetto è il collegamento della città di Matera all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso una linea elettrificata di 20 km a semplice binario che si innesta sull'attuale terzo binario della stazione di Ferrandina della linea Potenza - Metaponto.

L'investimento è finalizzato alla realizzazione degli interventi necessari all'attivazione della linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella, a completamento, integrazione ed adeguamento delle opere, parzialmente realizzate. È inoltre prevista la realizzazione di un nuovo collegamento verso nord attraverso la nuova bretella a semplice binario (cosiddetta lunetta di Ferrandina), di collegamento con la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto. Nell'ambito della nuova stazione di Matera La Martella, dotata di 3 binari di circolazione, muniti di marciapiedi L400/H55cm e pensiline, sono previste le opere di completamento dell'armamento, dei marciapiedi ferroviari con relative pensiline, delle aree esterne di stazione e la realizzazione dei fabbricati per le tecnologie. Sul tracciato della nuova linea Ferrandina-Matera La Martella, tra la galleria Miglionica e la stazione di Matera La Martella, sarà ubicato un posto movimento di S. Giuliano, atto a ottimizzare la gestione di treni incrociati. L'opera consentirà di istituire servizi Lungo Percorso verso Roma e di potenziare l'offerta TPL con Salerno, Potenza e Taranto.

## **20. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO E IL MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI INDIVIDUATI**

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

Per gli indicatori del PRO, così come per le Condizioni Minime di Qualità di cui alla Delibera ART 16/2018, si realizza un sistema di monitoraggio che a cadenze prestabilite consente, nell'ambito del Comitato tecnico di gestione del Contratto e dei tavoli periodici di confronto con il territorio ed i soggetti portatori di interesse, l'esame delle performance e l'individuazione di eventuali opportune azioni correttive, nonché, laddove possibile, di azioni preventive. Gli incontri del Comitato tecnico si prevedono di norma almeno con cadenza trimestrale mentre quelli con il territorio ed i soggetti portatori di interesse almeno con cadenza annuale.

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

All'interno del CdS sono state previste penali, forme di mitigazione delle penali e premi, in relazione al raggiungimento o meno degli obiettivi di efficienza ovvero in caso di over-performance.

Quanto sopra in perfetta coerenza con le previsioni di cui alla delibera ART 120/2018, Misura 2, art. 4 lettera b) punti iii).

## **22. DRIVER**

Sono riportati di seguito i Driver di Conto Economico adottati da Trenitalia per l'elaborazione del Conto Economico Regionale.



## RIEPILOGO DRIVER 1

Processo		Allocazione	Descrizione allocazione costi	Formula attribuzione costi
Accesso Infrastruttura		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Accesso Infrastruttura Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{Accesso Infrastruttura Regione A}}{\sum \text{Accesso Infrastruttura}}$
Gestione Circolazione		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Gestione Circolazione Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
Condotta		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Condotta Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{FTE Condotta Regione A}}{\sum \text{FTE Condotta}}$
Servizi di Bordo (Scorta)		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Scorta Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{FTE Scorta Regione A}}{\sum \text{FTE Scorta}}$
Gestione Equipaggi		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Gestione Equipaggi Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{FTE Gestione Equipaggi Regione A}}{\sum \text{FTE Gestione Equipaggi}}$
Manovra		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Manovra Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{FTE Manovra Regione A}}{\sum \text{FTE Manovra}}$
Manutenzione	Manutenzione e Corrente	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Manutenzione Corr. Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
	Pulizia	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Pulizia Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
	Verifica	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Verifica Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
	Manutenzione e Ciclica	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Manutenzione Ciclica Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
Vendita		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Vendita Diretta Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{Ricavi da Traffico Regione A}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}$
Staff	Industriali	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Staff di Supporto Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{Totale FTE Regione A}}{\sum \text{Totale FTE}}$
	Supporto	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	
	Commerciali	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Staff Commerciali Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{Ricavi da Traffico Regione A}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}$
Altri processi		Diretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale: Accantonamenti per Penali da CdS	$\text{Ammortamenti Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
Ammortamenti	Materiale rotabile	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Gestione Parco Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{Eventi Treno Regione A}}{\sum \text{Eventi Treno}}$
	Altri: beni / mobili / immobili / immateriali	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Altri Amm. di Processo Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{Costi Processo Regione A}}{\sum \text{Costi Processo}}$
Svalutazioni		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Altre Svalutazioni Regione A} + \text{Quota Indivisia} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
Imposte e Tasse		Quota indiretta	Quota di Imposte e Tasse attribuita attraverso driver calcolato in funzione del peso della base imponibile formata da R.O.O	$\text{Imposte DPR} \cdot \frac{\text{Risultato Operativo Ordinario Regione A}}{\text{Risultato Operativo Ordinario DPR}}$

Tabella 33 | Driver adottati da Trenitalia per l'elaborazione del Conto Economico Regionale

## COSTI DI PROCESSO

COSTI DI PROCESSO	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	CAGR
<b>CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI</b>	- 8,5	- 8,8	- 9,1	- 10,6	- 12,3	- 12,5	- 12,8	- 13,0	- 13,3	- 13,5	5,3%
Costo del lavoro	- 8,3	- 8,6	- 8,9	- 10,4	- 12,1	- 12,3	- 12,6	- 12,8	- 13,0	- 13,3	
altri costi operativi	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	
<b>ACCESSO INFRASTRUTTURA</b>	- 4,0	- 4,3	- 4,4	- 5,1	- 6,0	- 6,2	- 6,3	- 6,3	- 6,4	- 6,5	5,7%
<b>GESTIONE E CIRCOLAZIONE</b>	- 6,0	- 6,3	- 5,9	- 2,9	- 1,8	- 1,9	- 1,9	- 1,7	- 1,8	- 1,8	-12,6%
Costo del lavoro	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	
altri costi operativi	- 5,8	- 6,0	- 5,7	- 2,6	- 1,6	- 1,6	- 1,6	- 1,4	- 1,4	- 1,5	
<b>MANOVRA</b>	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	5,4%
Costo del lavoro	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>MANUTENZIONE</b>	- 3,6	- 3,7	- 3,8	- 4,5	- 5,2	- 5,3	- 5,4	- 5,5	- 5,6	- 5,7	5,4%
Costo del lavoro	- 3,6	- 3,7	- 3,8	- 4,5	- 5,2	- 5,3	- 5,4	- 5,5	- 5,6	- 5,7	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>PULIZIA MATERIALE ROTABILE</b>	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 1,1	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,4	- 1,4	- 1,4	5,4%
<b>COMMERCIALE</b>	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,9	- 0,9	- 0,9	2,9%
Costo del lavoro	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,6	- 0,6	
altri costi operativi	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	
<b>STAFF</b>	- 1,3	- 1,4	- 1,4	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,6	- 1,6	- 1,6	2,2%
Costo del lavoro	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	
altri costi operativi	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	
<b>TOTALE</b>	<b>-25,5</b>	<b>-26,7</b>	<b>-26,9</b>	<b>-27,2</b>	<b>-29,8</b>	<b>-30,4</b>	<b>-30,9</b>	<b>-31,3</b>	<b>-31,8</b>	<b>-32,4</b>	<b>2,7%</b>

## COSTI DI PROCESSO DEFLAZIONATI E AL NETTO DEGLI EFFETTI DEI RINNOVI DEI CCNL STIMATI

COSTI DI PROCESSO	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	CAGR
<b>CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI</b>	- 7,8	- 7,8	- 7,8	- 9,0	- 10,2	- 10,2	- 10,2	- 10,2	- 10,2	- 10,2	3,0%
Costo del lavoro	- 7,7	- 7,6	- 7,7	- 8,9	- 10,1	- 10,1	- 10,1	- 10,1	- 10,1	- 10,1	
altri costi operativi	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	
<b>ACCESSO INFRASTRUTTURA</b>	- 3,7	- 3,8	- 3,8	- 4,3	- 5,0	- 5,0	- 5,0	- 5,0	- 5,0	- 4,9	3,4%
<b>GESTIONE E CIRCOLAZIONE</b>	- 5,6	- 5,6	- 5,2	- 2,5	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,4	- 1,4	- 1,4	-14,4%
Costo del lavoro	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	
altri costi operativi	- 5,3	- 5,3	- 4,9	- 2,2	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,1	- 1,1	- 1,1	
<b>MANOVRA</b>	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,6	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	3,1%
Costo del lavoro	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,6	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>MANUTENZIONE</b>	- 3,3	- 3,3	- 3,3	- 3,8	- 4,3	- 4,3	- 4,3	- 4,3	- 4,3	- 4,3	3,1%
Costo del lavoro	- 3,3	- 3,3	- 3,3	- 3,8	- 4,3	- 4,3	- 4,3	- 4,3	- 4,3	- 4,3	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>PULIZIA MATERIALE ROTABILE</b>	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,9	- 1,1	- 1,1	- 1,1	- 1,1	- 1,1	- 1,1	
<b>COMMERCIALE</b>	- 0,7	- 0,6	- 0,6	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	0,7%
Costo del lavoro	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	
altri costi operativi	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	
<b>STAFF</b>	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,3	0,0%
Costo del lavoro	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	
altri costi operativi	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>- 23,7</b>	<b>- 23,7</b>	<b>- 23,3</b>	<b>- 23,2</b>	<b>- 24,9</b>	<b>- 24,9</b>	<b>- 24,9</b>	<b>- 24,7</b>	<b>- 24,7</b>	<b>- 24,6</b>	<b>0,4%</b>

<b>TOTALE COSTI NETTO ACCESSO INFRASTRUTTURA</b>	<b>- 20,0</b>	<b>- 19,9</b>	<b>- 19,6</b>	<b>- 18,9</b>	<b>- 19,9</b>	<b>- 19,9</b>	<b>- 19,9</b>	<b>- 19,7</b>	<b>- 19,7</b>	<b>- 19,7</b>	<b>-0,2%</b>
Treni km (M)	1,83	1,83	1,83	2,13	2,42	2,42	2,42	2,42	2,42	2,42	3,1%
Passeggeri KM (M)	43	46	49	55	62	63	63	63	64	64	4,5%

<b>COSTI UNITARI/TRKM (€)</b>	<b>-12,9</b>	<b>-13,0</b>	<b>-12,7</b>	<b>-10,9</b>	<b>-10,3</b>	<b>-10,3</b>	<b>-10,3</b>	<b>-10,2</b>	<b>-10,2</b>	<b>-10,2</b>	<b>-2,6%</b>
<b>COSTI UNITARI/TRKM NETTO ACCESSI INFRASTRUTTURA (€)</b>	<b>-10,9</b>	<b>-10,9</b>	<b>-10,7</b>	<b>-8,9</b>	<b>-8,2</b>	<b>-8,2</b>	<b>-8,2</b>	<b>-8,1</b>	<b>-8,1</b>	<b>-8,1</b>	<b>-3,2%</b>

<b>COSTI UNITARI/VKM (€cent/UT)</b>	<b>-55,1</b>	<b>-51,2</b>	<b>-47,5</b>	<b>-42,5</b>	<b>-40,0</b>	<b>-39,8</b>	<b>-39,5</b>	<b>-39,0</b>	<b>-38,6</b>	<b>-38,4</b>	<b>-3,9%</b>
<b>COSTI UNITARI/VKM NETTO ACCESSI INFRASTRUTTURA (€cent/UT)</b>	<b>-46,6</b>	<b>-43,0</b>	<b>-39,8</b>	<b>-34,6</b>	<b>-31,9</b>	<b>-31,7</b>	<b>-31,5</b>	<b>-31,2</b>	<b>-30,9</b>	<b>-30,7</b>	<b>-4,5%</b>

INDICATORI	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Treni km (M)	1,83	1,83	1,83	2,13	2,42	2,42	2,42	2,42	2,42	2,42
Incremento % costo del Lavoro	2,00%	2,30%	2,20%	2,20%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Incremento % prezzi	6,60%	4,50%	2,30%	1,90%	1,90%	1,90%	1,90%	1,90%	1,90%	1,90%
deflattore costo del lavoro	1,020	1,043	1,066	1,090	1,112	1,134	1,157	1,180	1,203	1,227
deflattore altri costi	1,0831	1,1318	1,1578	1,1798	1,2022	1,2251	1,2484	1,2721	1,2962	1,3209
costo del lavoro deflazionato	- 12,9	- 12,8	- 12,8	- 14,6	- 16,4	- 16,4	- 16,4	- 16,4	- 16,4	- 16,4
costi operativi deflazionati	- 7,1	- 7,1	- 6,7	- 4,2	- 3,4	- 3,4	- 3,4	- 3,3	- 3,3	- 3,3
costo operativo/ tr*km (deflazionato)	-10,92241	-10,8973	-10,6729	-8,87241	-8,2167	-8,21687	-8,21705	-8,14606	-8,14686	-8,14699
recupero efficienza su costo operativo	5,6%	-0,2%	-2,1%	-16,9%	-7,4%	-20,6%				

Schema 1 - Conto Economico Regolatorio

L'obiettivo del presente schema è quello di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi (inclusi gli effetti positivi di rete)

Schema 1 - Conto Economico Regolatorio	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1.a Ricavi da traffico	2,10	2,38	2,65	3,09	3,59	3,68	3,77	3,86	3,97	4,06
1.b Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
<b>1 Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP</b>	<b>2,16</b>	<b>2,44</b>	<b>2,71</b>	<b>3,15</b>	<b>3,65</b>	<b>3,74</b>	<b>3,84</b>	<b>3,92</b>	<b>4,03</b>	<b>4,12</b>
<b>2 Effetti positivi di rete indotti</b>	<b>0,0017</b>	<b>0,0017</b>	<b>0,0017</b>	<b>0,0017</b>	<b>0,0017</b>	<b>0,0017</b>	<b>0,0017</b>	<b>0,0017</b>	<b>0,0017</b>	<b>0,0017</b>
3.a Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1,76	1,63	1,23	1,43	0,77	0,78	0,80	0,81	0,83	0,84
3.b Costi per servizi di terzi	9,00	9,76	9,93	7,61	8,31	8,46	8,61	8,52	8,64	8,77
3.c Costi per godimento beni di terzi	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06
3.d Costo del personale	14,06	14,57	14,93	17,35	19,84	20,22	20,60	21,00	21,40	21,81
3.d.i di cui: personale operativo	8,86	9,24	9,47	11,17	12,92	13,16	13,41	13,67	13,93	14,19
3.e Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
3.f Oneri diversi di gestione	0,68	0,72	0,75	0,78	0,82	0,84	0,86	0,87	0,89	0,91
<b>3 Totale costi operativi</b>	<b>25,53</b>	<b>26,72</b>	<b>26,88</b>	<b>27,22</b>	<b>29,79</b>	<b>30,36</b>	<b>30,92</b>	<b>31,25</b>	<b>31,82</b>	<b>32,39</b>
<b>4 = 1+2-3 Risultato operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>- 23,37</b>	<b>- 24,28</b>	<b>- 24,17</b>	<b>- 24,06</b>	<b>- 26,14</b>	<b>- 26,61</b>	<b>- 27,08</b>	<b>- 27,33</b>	<b>- 27,78</b>	<b>- 28,26</b>
<b>5 Totale ammortamenti</b>	<b>3,63</b>	<b>5,61</b>	<b>5,64</b>	<b>6,00</b>	<b>5,95</b>	<b>5,94</b>	<b>5,84</b>	<b>7,01</b>	<b>7,42</b>	<b>7,53</b>
<b>6 = 4-5 Risultato operativo netto (EBIT)</b>	<b>- 27,00</b>	<b>- 29,89</b>	<b>- 29,81</b>	<b>- 30,06</b>	<b>- 32,09</b>	<b>- 32,55</b>	<b>- 32,93</b>	<b>- 34,34</b>	<b>- 35,20</b>	<b>- 35,79</b>
<b>7 Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>

Tabella 34 | Conto Economico Regolatorio

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1.a Immobilizzazioni immateriali	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19
1.b Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria	21,19	33,87	36,04	33,24	33,65	33,16	34,00	36,32	32,81	30,51
1.b.i di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)	0,15	0,11	0,15	0,16	0,06	- 0,04	- 0,12	- 0,23	- 0,33	- 0,42
1.b.ii di cui: impianti e macchinario	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1.b.ii.1 di cui: materiale rotabile autofinanziato	21,04	33,76	35,89	33,08	33,59	33,20	34,13	36,55	33,14	30,94
1.b.iii di cui: attrezzature industriali e commerciali	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1.b.iv di cui: altre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>1 Totale immobilizzazioni</b>	<b>21,37</b>	<b>34,06</b>	<b>36,22</b>	<b>33,43</b>	<b>33,83</b>	<b>33,35</b>	<b>34,19</b>	<b>36,51</b>	<b>33,00</b>	<b>30,70</b>
2.a Rimanenze	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
2.b Crediti	2,6	2,4	2,4	2,4	2,8	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2
2.b.i di cui: commerciali	2,5	2,3	2,3	2,3	2,7	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
2.b.ii di cui: altri crediti	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
<b>2 Totale attivo circolante</b>	<b>3,65</b>	<b>3,40</b>	<b>3,42</b>	<b>3,43</b>	<b>3,81</b>	<b>4,19</b>	<b>4,20</b>	<b>4,22</b>	<b>4,23</b>	<b>4,24</b>
3.a Debiti	2,03	1,27	3,70	2,75	3,78	2,44	2,64	3,15	2,29	2,53
3.a.i di cui: debiti verso fornitori	2,03	1,27	3,70	2,75	3,78	2,44	2,64	3,15	2,29	2,53
<b>3 Totale debiti</b>	<b>2,03</b>	<b>1,27</b>	<b>3,70</b>	<b>2,75</b>	<b>3,78</b>	<b>2,44</b>	<b>2,64</b>	<b>3,15</b>	<b>2,29</b>	<b>2,53</b>
<b>4=1+2-3 Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio</b>	<b>22,99</b>	<b>36,19</b>	<b>35,93</b>	<b>34,10</b>	<b>33,86</b>	<b>35,10</b>	<b>35,76</b>	<b>37,57</b>	<b>34,94</b>	<b>32,41</b>

Tabella 35 | Stato Patrimoniale Regolatorio

## Di seguito si riporta il Piano Finanziario Regolatorio Simulato.

### Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato

L'obiettivo dello schema 3 è la determinazione della compensazione variabile per l'intera durata del contratto calcolata come effetto finanziario netto dell'obbligo di servizio inteso come differenza tra uscite ed entrate relative a costi e ricavi delle operazioni di servizio pubblico, al netto delle eventuali ulteriori entrate da ricavi potenziali prodotti dagli effetti di rete, più un ragionevole utile.

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Rif.
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	2,16	2,44	2,71	3,15	3,65	3,74	3,83	3,92	4,03	4,12	Schema 1
B	Effetti positivi di rete indotti	0,0017	0,0017	0,0017	0,0017	0,0017	0,0017	0,0017	0,0017	0,0017	0,0017	Schema 1
C=A+B	<b>ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE</b>	<b>2,16</b>	<b>2,44</b>	<b>2,71</b>	<b>3,15</b>	<b>3,65</b>	<b>3,74</b>	<b>3,84</b>	<b>3,92</b>	<b>4,03</b>	<b>4,12</b>	
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	29,17	32,34	32,53	33,22	35,74	36,30	36,77	38,26	39,24	39,92	Schema 1:
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	22,99	36,19	35,93	34,10	33,86	35,10	35,76	37,57	34,94	32,41	Schema 2:
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)	5,86%										Valore ART
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	1,35	2,12	2,11	2,00	1,98	2,06	2,10	2,20	2,05	1,90	
H=D+G	<b>USCITE + UTILE RAGIONEVOLE</b>	<b>30,51</b>	<b>34,46</b>	<b>34,63</b>	<b>35,22</b>	<b>37,73</b>	<b>38,35</b>	<b>38,86</b>	<b>40,47</b>	<b>41,28</b>	<b>41,82</b>	
I=H-C	<b>EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)</b>	<b>28,35</b>	<b>32,02</b>	<b>31,92</b>	<b>32,06</b>	<b>34,07</b>	<b>34,61</b>	<b>35,03</b>	<b>36,54</b>	<b>37,25</b>	<b>37,69</b>	
L=C+I	<b>ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE</b>	<b>30,51</b>	<b>34,46</b>	<b>34,63</b>	<b>35,22</b>	<b>37,73</b>	<b>38,35</b>	<b>38,86</b>	<b>40,47</b>	<b>41,28</b>	<b>41,82</b>	
M	VAN L	272,57 €										
N	VAN H	272,57 €										
O	VAN I	-248,34 €										
P	COMPENSAZIONE COSTANTE	27,59 €	27,81 €	27,99 €	32,60 €	37,25 €	37,40 €	37,55 €	37,71 €	37,86 €	38,02 €	
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE	0,76	4,21	3,93	0,54	3,18	2,79	2,53	1,17	0,61	0,32	
<b>CONDIZIONI DI EQUILIBRIO</b>												
G	M = N	SI										
H	VAN Q = 0	SI	0,00									
I	WACC = TIR	SI	5,86%									

Note:

\*\* Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2

\*\* Condizione di equilibrio:

G) Il PEF deve assicurare per tutta la durata del contratto, l'equivalenza finanziaria tra il flusso dei ricavi attesi e dei costi attesi, attualizzati utilizzando il WACC Conseguentemente, il valore attuale netto (VAN) dei RICAVI deve risultare pari al valore attuale netto (VAN) dei COSTI.

H) Il valore attuale netto (VAN) delle poste figurative deve risultare pari a zero (da verificarsi in caso di compensazione costante).

I) Il Tasso di congrua remunerazione del capitale investito netto (CIN) corrisponde, in fase di elaborazione del piano, con il Tasso Interno di rendimento (TIR) dei flussi operativi pre-tax (WACC=TIR).

## ALLEGATO 4

### MATRICE DEI RISCHI

Come previsto all'art. 8 (Confronto annuale ed effetti conseguenti) del Contratto, annualmente si effettua il confronto tra i dati previsionali del PEF e quelli consuntivi del CER.

Il CER, trasmesso alla Regione, è accompagnato dalla Relazione illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018. Successivamente alla trasmissione del CER certificato, Trenitalia trasmette alla Regione una Nota esplicativa nella quale dà evidenza dei principali scostamenti tra i dati del PEF e quelli del CER certificato.

La Nota riporta le normalizzazioni, effettuate per rendere omogenei i dati del PEF e del CER a confronto.

A titolo esemplificativo, il CER viene normalizzato:

- delle poste straordinarie;
- degli eventuali mancati incrementi/adeguamenti tariffari e agevolazioni;
- delle penali - di cui alle CMQ del Contratto di servizio - stimate in sede di chiusura del bilancio di esercizio dell'anno.

Inoltre, la Nota individua le cause di scostamento e applica la ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla successiva tabella (tabella 1), procedendo alle eventuali rettifiche sulla quantificazione dello scostamento finale tra il Risultato netto annuale del PEF e quello consuntivato CER, di cui all'art. 8.

Le voci oggetto di analisi sono quelle che fanno registrare scostamenti tra previsionale e consuntivato PEF/CER oltre le normali oscillazioni gestionali, stimate in un valore pari al  $\pm 5\%$  e comunque non inferiori a 0,2 milioni di euro annui.

Di seguito, la ripartizione dei rischi:

**Tabella 1**

<b>Identificativo</b>	<b>Parametro valutato</b>	<b>Trenitalia</b>	<b>Regione</b>
1	Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria	■	■
2	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di agevolazioni/gratuità o modifiche al sistema tariffario successive alla stipula del Contratto		■

3	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione/modifica di progetti di integrazione tariffaria e/o modale		■
4	Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori atteso per la qualità del servizio e politiche di trasporto	■	■
5	Ricavi da mercato: quota imputabile a strategie di marketing	■	
6	Dinamica negativa dei ricavi per inefficienze commerciali	■	
7	Dinamica negativa dei ricavi da mercato per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio		■
8	Altri ricavi	■	■
9	Costo di accesso all'infrastruttura e servizi accessori verso il Gestore dell'Infrastruttura.		■
10	Costo del gasolio per trazione		■
11	Costi collegati all'eventuale introduzione di sistemi di "ticketing elettronico"		■
12	Dinamica negativa dei costi per modifiche alla programmazione dell'offerta e per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio		■
13	Dinamica negativa dei costi di processo legata a inefficienze organizzative e/o gestionali	■	
14	Variazione CCNL delle attività ferroviarie	■	

15	Dinamica negativa dei costi per la mancata o ritardata erogazione delle quote di corrispettivo e/o finanziamento degli investimenti regionali	■	■
16	Costi emergenti per ritardi nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma del piano investimenti	■	
17	Indicizzazione del prezzo del Materiale Rotabile maggiore di quanto previsto nel PEF		■
18	Dinamica negativa dei costi per effetto di modifiche legislative o regolatorie		■
19	Dinamica negativa dei costi per ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi		■

Sono di seguito esplicitati i criteri per la ripartizione dei rischi espressi in tabella 1, richiamati tramite l'identificativo ivi riportato.

### **RICAVI**

L'attribuzione dei rischi dei ricavi operativi è effettuata solo in caso di scostamento negativo finale tra previsionale (PEF) e consuntivato (CER).

#### **RICAVI DA TRAFFICO**

Il trend dei ricavi da traffico previsto nel PEF è fondamentalmente determinato da due componenti:

- politica tariffaria;
- incremento dei viaggiatori.

#### **Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria (identificativo 1)**

Qualora la Regione deliberi un adeguamento/incremento tariffario inferiore a quello previsto a PEF o venga deliberato di non effettuare alcun adeguamento/incremento tariffario ovvero l'adeguamento all'inflazione reale risulti inferiore rispetto a quello stimato a PEF - il tutto come riportato in tabella - i minori ricavi saranno considerati a carico della Regione nel confronto PEF/CER. Detti minori ricavi saranno determinati applicando all'ammontare dei ricavi stimati a PEF la % di adeguamento/incremento non attuato. Il mancato/minore adeguamento/incremento dovrà poi essere considerato in ogni annualità, per il suo effetto di trascinamento.

Incremento/adeguamento tariffario	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
%	6,6	5	5	5	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
Ricavo atteso (mln €)	0,0277	0,1050	0,1189	0,1325	0,0587	0,0682	0,0699	0,0717	0,0733	0,0755

Per gli anni 2024 e 2025, per i quali è previsto l'incremento tariffario annuale del 5%, detta percentuale potrà ridursi in forza del meccanismo del *price cap* (di cui all'Allegato 5 – Sistema tariffario). I minori ricavi derivanti dall'applicazione del *price cap* saranno a carico di Trenitalia.

**Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di agevolazioni/gratuità o modifiche al sistema tariffario successive alla stipula del contratto** (identificativo 2)

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, sarà considerato a debito della Regione, nel confronto PEF/CER, l'importo pari alla compensazione dei relativi stimati minori ricavi di cui al PEF, che dovranno essere considerati in ogni annualità, per il loro effetto di trascinamento.

**Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione/modifica di progetti di integrazione tariffaria e/o modale** (identificativo 3).

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, ivi inclusi il ticketing elettronico, sarà considerato a debito della Regione, nel confronto PEF/CER, l'importo pari alla compensazione dei relativi stimati minori ricavi di cui al PEF, che dovranno poi essere considerati in ogni annualità, per il loro effetto di trascinamento.

**Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori atteso per la qualità del servizio e per le politiche di trasporto** (identificativo 4)

Considerando l'automatismo dell'adequamento delle tariffe, e qualora la Regione non abbia proceduto in senso contrario, lo scostamento tra ricavi PEF e CER normalizzato sarà attribuito in forma proporzionale all'incidenza percentuale, prevista nel PEF e sotto riportata in tabella, dell'effetto:

- dell'incremento dei viaggiatori atteso per recupero effetto pandemia, in capo alla Regione;
- dell'incremento dei viaggiatori atteso per incremento della qualità, in capo a Trenitalia;
- dell'incremento dei viaggiatori atteso per le politiche di trasporto in capo alla Regione.

Incremento viaggiatori (% e mln€)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Recupero effetto pandemia (%)	23,5	7,8	6,1	0	0	0	0	0	0	0
Recupero effetto pandemia (mln €)	0,2263	0,1728	0,1524	0	0	0	0	0	0	0



Incremento qualità (%)	0	0	0	5,5	7,05	0,3	0,3	0,2	0,5	0,2
Incremento qualità (mln €)	0	0	0	0,1536	0,2211	0,0112	0,0114	0,0074	0,0193	0,0073
Politica trasportistica (%)	0	0	0	5,5	7,05	0,3	0,3	0,2	0,5	0,2
Politica trasportistica (mln €)	0	0	0	0,1536	0,2211	0,0112	0,0114	0,0074	0,0193	0,0073

Qualora la Regione non abbia provveduto come previsto all'incremento tariffario o abbia attivato azioni di cui all'identificativo 2 e/o 3, lo scostamento negativo terrà prima conto dell'atteso effetto sui ricavi della stessa mancata manovra e delle azioni citate, e quindi sulla quota dello scostamento restante si procederà analogamente, attribuendolo in forma proporzionale all'incidenza percentuale di cui alla tabella soprariportata.

#### **Ricavi da mercato: quota imputabile a strategie di marketing** (identificativo 5)

Qualora Trenitalia metta in atto strategie per incrementare l'utilizzo del treno, preventivamente comunicate alla Regione come contrattualmente previsto, l'eventuale riduzione dei ricavi da mercato sarà considerata a carico di Trenitalia.

#### **Dinamica negativa ricavi per inefficienze commerciali** (identificativo 6)

I mancati ricavi da traffico determinati da blocchi (nei termini di cui all'allegato CMQ) al sistema di vendita centrale PICO saranno a carico di Trenitalia.

#### **Dinamica negativa dei ricavi da mercato per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio** (identificativo 7)

I minori ricavi derivanti da alterazioni non prevedibili delle condizioni di svolgimento del servizio, laddove non trovino copertura a consuntivo in eventuali altri maggiori ricavi o eventuali minori costi, sono a carico della Regione. Laddove tali ricavi dovessero non essere limitati ad una sola annualità, ma ritenersi ripetibili negli anni successivi, dovranno essere separatamente regolati.

#### **Altri Ricavi** (identificativo 8)

I mancati altri ricavi sono a carico di Trenitalia o della Regione laddove sia chiaramente identificabile la responsabilità, fermo restando il riconoscimento a Trenitalia dei mancati ricavi al ricorrere della condizione di cui all'art. 13, comma 4. L'eventuale residuo è valutato nel confronto del risultato netto PEF/CER rettificato.

## **COSTI**

#### **Costo di accesso all'infrastruttura e servizi accessori verso il Gestore dell'Infrastruttura** (identificativo 9)

Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a Trenitalia nella misura da questa effettivamente corrisposta al Gestore dell'Infrastruttura, al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore stesso a Trenitalia.

In tale ottica, il confronto tiene opportunamente in considerazione quanto effettivamente corrisposto al Gestore dell'Infrastruttura.

#### **Costo del gasolio per trazione (identificativo 10)**

Il costo del gasolio per trazione è riconosciuto a Trenitalia nella misura da questa effettivamente sostenuta.

#### **Costi collegati alla introduzione da parte della Regione di sistemi di “ticketing elettronico”**

(identificativo 11)

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare i maggiori costi.

#### **Dinamica negativa dei costi per modifiche alla programmazione dell'offerta e per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio (identificativo 12)**

Laddove le modifiche alla programmazione richieste dalla Regione, in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda e delle complessive esigenze di mobilità regionale, dovessero generare maggiori costi/minori ricavi, qualora gli stessi non trovino copertura a consuntivo in eventuali maggiori ricavi o altri eventuali minori costi, sono a carico della Regione.

I maggiori costi derivanti da alterazioni non prevedibili delle condizioni di svolgimento del servizio, laddove non trovino copertura a consuntivo in eventuali maggiori ricavi o altri eventuali minori costi, sono a carico della Regione. Laddove tali costi dovessero non essere limitati ad una sola annualità, ma ritenersi ripetibili negli anni successivi, dovranno essere separatamente regolati.

#### **Dinamica negativa dei costi di processo legata a inefficienze organizzative e/o gestionali**

(identificativo 13)

I costi di processo diversi dall'Accesso all'infrastruttura di cui al CER normalizzato sono riconosciuti dalla Regione in misura pari all'ammontare totale di detti costi previsti dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da variazioni ai servizi richiesti/condivisi dalla Regione.

Al solo fine di valutare l'efficienza/inefficienza, occorre procedere ad un confronto omogeneo tra PEF e CER, pertanto:

- si normalizza il PEF al tasso di inflazione reale, fatto salvo il costo del lavoro;

- si normalizza il CER per rendere omogenei i livelli di servizio tra preventivato (PEF) e consuntivato (CER), tenendo conto dell'eventuale produzione straordinaria consuntivata, valorizzata in base al listino prezzi, nonché delle altre eventuali modifiche rispetto ai servizi di cui al PEF, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo: variazioni nella modalità di erogazione della produzione (bus o treni), presidi straordinari per far fronte ad eventi non programmabili;
- si tiene altresì conto di eventuali variazioni di costi sostenuti per far fronte a esigenze non previste nel PEF, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo: maggior ricorso a servizi automobilistici sostitutivi per interruzioni non stimate a PEF, maggiori provvigioni alle agenzie a fronte di maggiori ricavi da mercato.

Una volta resi omogenei i livelli di servizio, si procede al confronto per determinare l'eventuale efficienza/inefficienza dell'anno:

- laddove i costi siano complessivamente minori di quelli del PEF, del minor costo (efficienza) si terrà conto nei confronti PEF/CER del periodo regolatorio e poi al termine del periodo contrattuale;
- laddove i costi siano complessivamente maggiori di quelli del PEF, il maggior costo (inefficienza) dell'anno è a carico di Trenitalia, recuperando eventuali efficienze di anni precedenti, salvo procedere alla determinazione dell'efficienza/inefficienza complessiva al termine del periodo regolatorio e poi al termine del periodo contrattuale.

L'eventuale inefficienza del periodo resta a carico di Trenitalia (Delibera ART 120/2018).

#### **Variazione del CCNL delle attività ferroviarie** (identificativo 14)

I costi del personale dei processi effettivamente sostenuti di cui al CER rettificato, sono riconosciuti dalla Regione nella sola misura prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi, anche accessori/interventi richiesti/condivisi dalla Regione o determinati da modifiche ai servizi, anche accessori, dovuti a cause esogene. I maggiori scostamenti legati ai rinnovi del CCNL sono pertanto a carico di Trenitalia.

#### **Dinamica negativa dei costi per la mancata o ritardata erogazione delle quote di corrispettivo e/o finanziamento degli investimenti regionali** (identificativo 15)

I costi effettivamente sostenuti da Trenitalia per il tardivo pagamento delle quote di corrispettivo (oneri finanziari) e di investimento regionale (ammortamenti) sono a carico della Regione. Sono ricompresi anche i ritardi maturati in relazione all'eventuale tardiva convocazione dei Comitati tecnici di gestione atti a determinare gli importi di chiusura annuale, sia in ragione delle penali, mitigazione delle stesse e premi che del confronto PEF/CER, a seguito di espressa richiesta da parte di Trenitalia secondo i termini previsti dal regolamento del Comitato tecnico di gestione del Contratto (Allegato 11). Gli effetti legati al

tardivo pagamento da parte della Regione, depurati degli eventuali interessi di mora liquidati per i medesimi ritardi, sono in capo alla Regione, salvo che il ritardo sia imputabile al fatto di Trenitalia per gli aspetti procedurali e/o documentali.

**Costi emergenti per ritardi nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma del piano investimenti** (identificativo 16)

Gli eventuali costi emergenti in ragione del ritardo nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma degli investimenti contrattualmente previsto sono in capo a Trenitalia, salvo che il ritardo sia imputabile a cause - debitamente documentabili - non attribuibili esclusivamente a Trenitalia, nel qual caso tali costi saranno verificati nel confronto PEF/CER.

**Indicizzazione del prezzo del MR maggiore di quanto previsto nel PEF** (identificativo 17)

L'eventuale indicizzazione del prezzo del Materiale Rotabile, di cui al CER, in misura maggiore rispetto a quanto stimato nel PEF è imputato alla Regione nell'ambito del confronto PEF/CER.

**Dinamica negativa dei costi per effetto di modifiche legislative o regolatorie** (identificativo 18)

L'aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio per modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) sono in capo alla Regione, fatto salvo che l'applicazione della modifica sia imputabile alla responsabilità di Trenitalia.

**Dinamica negativa dei costi per ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi** (identificativo 19)

L'aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio per ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti sono in capo alla Regione.

## ALLEGATO 5

### SISTEMA TARIFFARIO

Alla data di sottoscrizione del presente Atto, in Basilicata vige la seguente normativa commerciale:  
 CORSA SINGOLA ORDINARIA TARIFFA N.39/2  
 ABBONAMENTO MENSILE TARIFFA N.40/2  
 GRATUITÀ ED AGEVOLAZIONI

#### SEZIONE A – TARIFFE REGIONALI: CORSA SINGOLA E ABBONAMENTO

##### TARIFFA N. 39/02/BASILICATA

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi di trasporto per viaggi singoli nell'area regionale della Basilicata.

TARIFFA N. 39/2/1 - ORDINARIA -				
SCAGL. KM	PREZZI			
	ADULTI		RAGAZZI	
	1^CL.	2^CL.	1^CL.	2^CL.
1 - 10	1,55 €	1,05 €	1,55 €	1,05 €
11 - 20	2,15 €	1,35 €	1,55 €	1,05 €
21 - 30	2,90 €	1,95 €	1,55 €	1,05 €
31 - 40	3,80 €	2,50 €	1,95 €	1,25 €
41 - 50	4,65 €	2,90 €	2,30 €	1,45 €
51 - 60	4,95 €	3,15 €	2,50 €	1,55 €
61 - 70	5,80 €	3,70 €	2,80 €	1,85 €
71 - 80	6,50 €	4,20 €	3,25 €	2,15 €
81 - 90	7,20 €	4,65 €	3,60 €	2,40 €
91 - 100	7,95 €	5,05 €	4,00 €	2,60 €
101 - 125	9,85 €	6,30 €	4,95 €	3,15 €
126 - 150	11,65 €	7,50 €	5,90 €	3,80 €
151 - 175	13,75 €	8,65 €	7,00 €	4,35 €
176 - 200	15,45 €	9,85 €	7,70 €	4,95 €
201 - 225	17,30 €	11,15 €	8,55 €	5,70 €
226 - 250	19,30 €	12,40 €	9,65 €	6,20 €
251 - 275	21,05 €	13,55 €	10,55 €	6,90 €
276 - 300	22,75 €	14,50 €	11,40 €	7,30 €
301 - 325	24,60 €	15,65 €	12,25 €	7,95 €
326 - 350	26,35 €	17,00 €	13,15 €	8,45 €
351 - 400	29,85 €	19,10 €	14,90 €	9,55 €
401 - 450	33,40 €	21,30 €	16,75 €	10,65 €
451 - 500	37,25 €	23,80 €	18,65 €	11,85 €
501 - 550	41,05 €	25,90 €	20,55 €	13,05 €
551 - 600	44,85 €	28,30 €	22,30 €	14,20 €
601 - 650	48,55 €	30,75 €	24,30 €	15,35 €
651 - 700	52,35 €	33,05 €	26,15 €	16,55 €

## CONDIZIONI PER I VIAGGI SINGOLI

Per viaggi sui treni regionali all'interno della Regione Basilicata vengono rilasciati biglietti ai prezzi della tariffa n. 39/2/BASILICATA. Le stazioni da considerare come confini tariffari dell'area regionale della Basilicata sono riportate nell'Allegato n. 13 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 1.- Itinerari e prezzi**

Si applica quanto disposto al punto 2 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali. Ai viaggi singoli si applicano i prezzi della tariffa ordinaria n.39/21/1 adulti e ragazzi; le eventuali riduzioni, a cui il passeggero abbia titolo, sono determinate applicando la percentuale di riduzione spettante alla tariffa ordinaria adulti, con arrotondamento matematico ai cinque centesimi e rispettando il minimo tariffario come disposto al paragrafo §2. Calcolo dei prezzi del punto n.2. ITINERARI E PREZZI della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

### **§ 2.- Riduzioni**

Le riduzioni applicabili alla tariffa n.39/2 sono riportate al punto 5 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

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

Si applica quanto disposto ai punti 3 e 4 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali. Per l'ammissione ai treni di categoria non Regionale si applica quanto disposto al punto 17 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 4.- Modifiche del contratto di trasporto**

Si applica quanto disposto punto 6 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 5.- Irregolarità ed abusi**

Il passeggero che sale a bordo treno con il titolo di viaggio non convalidato per propria responsabilità, avvisando all'atto della salita il Personale di Accompagnamento, ha la possibilità di farsi convalidare il titolo dietro pagamento di un sovrapprezzo di €5,00.

Il sovrapprezzo non è dovuto in partenza da stazione o località sprovvista di validatrice funzionante, purché il Personale di Accompagnamento del treno venga avvisato dal passeggero all'atto della salita.

Il passeggero che sale a bordo treno sprovvisto di titolo di viaggio, avvisando all'atto della salita il Personale di Accompagnamento, ha la possibilità di acquistare il biglietto di corsa singolo dietro pagamento di un sovrapprezzo di €5,00.

Il sovrapprezzo non è dovuto se il passeggero sale da una stazione permanentemente priva di rete di vendita. Tali stazioni/fermate sono individuate nella tabella 1.

Le stazioni/fermate dove viene prevista la vendita a bordo treno dietro pagamento del sovrapprezzo sono riportate nella tabella 2.

La possibilità di acquisto del biglietto a bordo treno senza pagamento del sovrapprezzo è estesa anche a tutte le stazioni /fermate in caso di temporanea chiusura o indisponibilità della rete di vendita (punti vendita autorizzati, agenzie viaggi, self service e biglietteria, laddove presenti), a condizione che il passeggero avvisi all'atto della salita il Personale di Accompagnamento.

La regolarizzazione a bordo treno non è ammessa nei casi per i quali la presenza di varchi o di attività di controlleria preventiva in stazione, per motivi di sicurezza e di politica antifrode, richiedano l'obbligo di salire a bordo treno già muniti di titolo di viaggio.

TABELLA 1  
STAZIONI PRIVE DI RETE DI VENDITA

STAZIONE/FERMATA	LINEA
Acquafredda	PAOLA - BATTIPAGLIA
Albano di Lucania	POTENZA - METAPONTO
Balvano-Ricigliano	POTENZA - BATTIPAGLIA
Barile	POTENZA - FOGGIA
Bernalda	POTENZA - METAPONTO
Ferrandina-Pomarico-Miglionico	POTENZA - METAPONTO
Filiano	POTENZA - FOGGIA
Forenza	POTENZA - FOGGIA
Franciosa	POTENZA - BATTIPAGLIA
Marina di Maratea	PAOLA - BATTIPAGLIA
Nova Siri - Rotondella	METAPONTO - SIBARI
Pietragalla	POTENZA - FOGGIA
Pisticci	POTENZA - METAPONTO
Policoro-Tursi	METAPONTO - SIBARI
Possidente	POTENZA - FOGGIA
Salandra-Grottole	POTENZA - METAPONTO
Scanzano Jonico-Montalbano Jonico	METAPONTO - SIBARI
Tito	POTENZA - BATTIPAGLIA

TABELLA 2  
STAZIONI DOTATE DI RETE VENDITA E CON POSSIBILITA' DI ACQUISTO A BORDO  
TRENO CON SOVRAPPREZZO

STAZIONE/FERMATA	LINEA
Avigliano Lucania	POTENZA - FOGGIA
Baragiano-Ruoti	POTENZA - BATTIPAGLIA
Bella-Muro	POTENZA - BATTIPAGLIA
Castel Lagopesole	POTENZA - FOGGIA
Grassano-Garaguso-Tricarico	POTENZA - METAPONTO
Maratea	PAOLA - BATTIPAGLIA
Melfi	POTENZA - FOGGIA
Metaponto	TARANTO - METAPONTO
	POTENZA - METAPONTO
	METAPONTO - SIBARI
Picerno	POTENZA - BATTIPAGLIA
Potenza Centrale	POTENZA - FOGGIA
	POTENZA - BATTIPAGLIA
	POTENZA - METAPONTO
Potenza Macchia Romana	POTENZA - FOGGIA
Potenza Superiore	POTENZA - FOGGIA
Potenza Università	POTENZA - FOGGIA
Rionero-Atella-Ripacandida	POTENZA - FOGGIA

Per tutte le altre irregolarità valgono le norme previste al Punto 7 della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali

**§ 6.- Rimborsi e indennità**

Si applica quanto previsto al punto 8 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

**§ 7.- Bagagli e piccoli animali**

Per il trasporto dei bagagli e di piccoli animali si applica quanto disposto al punto 9 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

**§ 8. - Norme particolari**

Per quanto non espressamente previsto si applicano le norme delle Parte I e della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.



## TARIFFA N.40/02/BASILICATA

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi di abbonamento nell'area regionale della Basilicata.

TARIFFA N. 40/2/A ABBONAMENTO REGIONALE MENSILE		
SCAGL. KM	PREZZI	
	1^CL.	2^CL.
1 - 10	30,65 €	19,85 €
11 - 20	44,35 €	29,50 €
21 - 30	57,85 €	38,00 €
31 - 40	67,50 €	44,35 €
41 - 50	75,40 €	49,40 €
51 - 60	76,10 €	49,90 €
61 - 70	81,70 €	53,90 €
71 - 80	87,85 €	57,85 €
81 - 90	93,05 €	61,35 €
91 - 100	98,75 €	64,65 €
101 - 125	110,00 €	71,55 €
126 - 150	120,25 €	78,35 €
151 - 175	131,00 €	84,60 €
176 - 200	141,80 €	90,80 €
201 - 225	152,05 €	96,95 €
226 - 250	162,75 €	103,20 €
251 - 275	172,45 €	108,95 €
276 - 300	182,10 €	114,55 €
301 - 325	190,55 €	120,25 €
326 - 350	199,15 €	126,05 €
351 - 400	207,65 €	131,65 €
401 - 450	216,15 €	137,35 €
451 - 500	224,60 €	142,95 €
501 - 550	232,95 €	148,45 €
551 - 600	241,25 €	154,00 €
601 - 650	249,50 €	159,40 €
651 - 700	257,60 €	164,85 €

TARIFFA N. 40/2/B ABBONAMENTO REGIONALE ANNUALE		
SCAGL. KM	PREZZI	
	1^CL.	2^CL.
1 - 10	277,90 €	185,50 €
11 - 20	413,50 €	275,65 €
21 - 30	532,65 €	355,15 €
31 - 40	620,05 €	413,50 €
41 - 50	691,55 €	461,15 €
51 - 60	700,00 €	466,90 €
61 - 70	755,60 €	503,75 €
71 - 80	811,65 €	541,15 €
81 - 90	859,40 €	572,90 €
91 - 100	907,10 €	604,75 €
101 - 125	1.002,45 €	668,25 €
126 - 150	1.097,60 €	731,70 €
151 - 175	1.184,95 €	790,25 €
176 - 200	1.273,00 €	848,65 €
201 - 225	1.360,40 €	907,10 €
226 - 250	1.448,20 €	965,55 €
251 - 275	1.527,10 €	1.018,30 €
276 - 300	1.607,00 €	1.071,60 €
301 - 325	1.686,55 €	1.124,35 €
326 - 350	1.766,40 €	1.177,70 €
351 - 400	1.846,30 €	1.231,00 €
401 - 450	1.925,60 €	1.283,80 €
451 - 500	2.005,55 €	1.337,15 €
501 - 550	2.084,70 €	1.389,85 €
551 - 600	2.163,05 €	1.442,10 €
601 - 650	2.240,50 €	1.493,70 €
651 - 700	2.317,30 €	1.544,85 €

TARIFFA N. 40/2/C ABBONAMENTO REGIONALE SETTIMANALE		
SCAGL. KM	PREZZI	
	1^CL.	2^CL.
1 - 10	10,15 €	6,85 €
11 - 20	14,70 €	9,60 €
21 - 30	19,25 €	12,45 €
31 - 40	22,60 €	14,70 €

41 - 50	24,95 €	16,50 €
51 - 60	25,45 €	16,70 €
61 - 70	27,15 €	18,10 €
71 - 80	29,40 €	19,25 €
81 - 90	31,20 €	20,40 €
91 - 100	32,75 €	21,55 €
101 - 125	36,75 €	23,85 €
126 - 150	40,15 €	26,10 €
151 - 175	43,65 €	28,30 €
176 - 200	46,95 €	29,95 €
201 - 225	50,45 €	32,25 €
226 - 250	54,30 €	34,50 €
251 - 275	57,15 €	36,10 €
276 - 300	60,55 €	37,85 €
301 - 325	63,95 €	39,50 €
326 - 350	67,35 €	41,25 €

## CONDIZIONI PER I VIAGGI CON ABBONAMENTO

La presente tariffa è valida per gli abbonamenti su treni Regionali all'interno della Basilicata. Le stazioni da considerare come confini tariffari dell'area regionale della Basilicata sono riportate nell'Allegato n. 13 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 1.- Itinerari e prezzi**

Si applica quanto disposto al punto 2 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali. Per gli abbonamenti mensili si applicano i prezzi della tariffa n.40/2/A, per gli annuali della tariffa n.40/2/B e per i settimanali della tariffa n.40/2/C.

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

### **§ 2.- Riduzioni**

Non è applicabile nessuna riduzione alle tariffe di abbonamento come indicato al punto 5 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

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

Si applica quanto disposto ai punti 3 e 4 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali. Per l'ammissione ai treni categoria non Regionale si applica quanto disposto al punto 17 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 4.- Modifiche del contratto di trasporto**

Si applica quanto previsto al punto 6 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 5.- Irregolarità ed abusi**

Il passeggero sprovvisto di abbonamento che presenta, entro 10 giorni dalla data della contestazione o della notifica del verbale, presso una delle biglietterie della regione Basilicata, l'abbonamento in corso di validità già all'atto della contestazione è soggetto al pagamento della sola penale di €5,00.

Nel caso in cui, il passeggero, non presenti l'abbonamento nel termine previsto o viene trovato in corso di viaggio o all'arrivo con l'abbonamento non convalidato o convalidato in modo irregolare, o che non esibisce l'abbonamento in corso di validità, si applicano le sanzioni come disposto al punto 7 della Parte III -Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

L'utilizzo dell'abbonamento per esercitare attività commerciali a bordo dei treni è soggetto al ritiro del biglietto senza diritto al rimborso.

### **§ 6.- Rimborsi**

Si applica quanto previsto al punto 8 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 7.- Bagagli e piccoli animali**

Per il trasporto dei bagagli e di piccoli animali si applica quanto disposto al punto 9 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 8. - Norme particolari**

Per quanto non espressamente previsto si applicano le norme della Parte I e della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

## SEZIONE B – GRATUITÀ

La Regione Basilicata, con Legge Regionale n.1 del 30/01/2007 “*Modifiche alla L.R. 27 luglio 1998, n.22 Riforma del trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del Decreto Legislativo del 19/11/1997, n.422*” all’art.43 ha disposto la libera circolazione sui mezzi di trasporto pubblico agli appartenenti delle seguenti categorie:

- Arma dei Carabinieri
- Polizia di Stato
- Guardia di Finanza
- Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
- Polizia Penitenziaria
- Corpo Forestale dello Stato (confluito nell’Arma dei Carabinieri)
- militari dell’Esercito Italiano
- titolari di tessere rilasciate dallo Stato ovvero vidimate o rilasciate dalla Regione.

La gratuità è prevista esclusivamente durante l’espletamento del servizio e ad eccezione degli spostamenti casa-lavoro, mediante esibizione dell’idonea certificazione rilasciata dai rispettivi comandi, riportante la tratta, il giorno e il nominativo, nonché la tessera di servizio.

In caso di mancata esibizione di solo uno dei due documenti suddetti il viaggiatore è considerato sprovvisto di titolo di viaggio e si applica quanto disposto al punto §5.-Irregolarità ed abusi della Tariffa n.39/2/Basilicata.

Tale gratuità è già inclusa e compensata nell’ambito del PEF.

## SEZIONE C – INCREMENTI/ADEGUAMENTI TARIFFARI

La Regione ha previsto incrementi/adequamenti tariffari disciplinati all'Art.14 del Contratto.

Il PEF prevede per gli anni dal 2023 al 2025 incrementi tariffari nella misura del 5%, con effetto dal primo gennaio di ciascuna annualità .

Per gli anni 2024 e 2025 l'incremento si applicherà in ragione del meccanismo del price cap, da valutare entro il mese di settembre rispettivamente degli anni 2023 e 2024 (anni precedenti a quello di riferimento), sulla base delle performance risultanti dai consuntivi dell'anno precedente (rispettivamente del 2022 e del 2023) degli obiettivi di qualità di puntualità e regolarità (di cui all'Allegato 6 - Condizioni minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime) e del programma di consegna del materiale rotabile (di cui all'Allegato 8 – Piano Investimenti). In caso di mancato raggiungimento degli obiettivi e/o rispetto del cronoprogramma, il previsto incremento tariffario è ridotto:

- dello 0,10% per efficacia-puntualità;
- dello 0,10% per efficacia-regolarità;
- dello 0,10% per il mancato rispetto del programma di consegna del materiale rotabile, salvo che il ritardo sia imputabile a cause - debitamente documentabili - non attribuibili esclusivamente a Trenitalia.

Per gli altri anni sono previsti adeguamenti tariffari all'inflazione.

Trenitalia trasmette alla Regione le tabelle delle tariffe regionali aggiornate entro il 1° ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento.

Di seguito gli incrementi/adequamenti previsti:

<b>Incremento/adequamento tariffario</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>
%	6,6	5	5 (*)	5(*)	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9

(\*) Eventualmente ridotto per un max dello 0,3% per applicazione del meccanismo del price cap

Con riferimento agli anni 2022 e 2023 la differenza percentuale tra l'incremento/adequamento attuato e quanto previsto nel PEF sarà effettuato a seguito della sottoscrizione del Contratto.

## ALLEGATO 6

### CONDIZIONI MINIME DI QUALITA', EFFICACIA ED EFFICIENZA, PREMI, PENALITA' E SISTEMA DI MITIGAZIONE DELLE MEDESIME

ANNI 2023-2031

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

Allo scopo si definiscono, in relazione al rapporto tra il numero dei treni nel giorno medio feriale e il totale dei treni circolanti nella Regione nello stesso intervallo di tempo, la classificazione delle linee (Tabella 1) e, in relazione al rapporto tra numero di passeggeri serviti in una determinata stazione e il numero di passeggeri regionali serviti in tutte le stazioni del bacino di riferimento, la tipologia delle stazioni e le stazioni intermedie rilevanti (Tabella 2):

CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE – Tabella 1

LINEE	Diretrici
FR1 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nella Regione nel giorno medio feriale $>$ a 23%	Potenza - Foggia
FR2 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nella Regione nel giorno medio feriale $\leq$ a 23%	Potenza – Salerno Potenza – Taranto Paola - Sapri

Sono stazioni gli impianti appositamente attrezzati per la salita e discesa dei viaggiatori dai treni ove possono svolgersi incroci, precedenza, cambi di binario o nelle stazioni dalle quali si diramano più linee, passaggi da una linea all'altra e soste per lo svolgimento del servizio, come definite dal Decreto ANSF n. 4/2012.

Le stazioni sono individuate e classificate secondo:

- A – stazione con rapporto tra numero passeggeri serviti in stazione e numero passeggeri serviti nella Regione (perimetro del Contratto di servizio)  $\geq$  al 20% e comunque le stazioni a servizio di un capoluogo di provincia;
- B – stazione con rapporto tra numero passeggeri in stazione e numero passeggeri serviti nella Regione (perimetro del Contratto di servizio)  $<$  a 20% e  $\geq$  2%;
- C – stazione con rapporto tra numero passeggeri rilevati in stazione e numero passeggeri serviti nella Regione (perimetro del Contratto di servizio)  $<$  a 2%.

STAZIONI- Tabella 2

STAZIONI (Decreto ANSF n. 4/2012)	Tipologia (A – B – C)	STAZIONI INTERMEDIE RILEVANTI
AVIGLIANO LUCANIA	B	
BARAGIANO-RUOTI	C	
BELLA MURO	C	
BERNALDA	C	
CASTEL LAGOPESOLE	B	
FERRANDINA-SCALO MATERA	C	
FORENZA	C	
GRASSANO-GARAGUSO-TRICARICO	C	
MARATEA	C	
MELFI	B	
METAPONTO	B	
PICERNO	C	
PISTICCI	C	
POTENZA CENTRALE	A	SI
POTENZA SUPERIORE	A	
RIONERO-ATELLA-RIPACANDIDA	B	
SALANDRA-GROTTOLE	C	
SAN NICOLA DI MELFI	B	
TITO	C	
TRIVIGNO	C	

Le due stazioni di Potenza sono a distanza inferiore a 4 Km e si assume quindi che possano costituire un unicum di rilevazione.

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

L'elenco delle stazioni rilevanti potrà subire modifiche a seguito di riprogrammazioni del servizio e della realizzazione di nodi di interscambio programmati, come previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, nonché a seguito di modifiche alla rete infrastrutturale da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

Si definisce nel documento CONVOGLIO l'insieme di carrozze che costituiscono un complesso che effettua più treni commerciali nell'arco della giornata.

## **PENALI E FORME DI MITIGAZIONE DELLE STESSE**

Nella definizione dei consuntivi, l'arrotondamento è determinato matematicamente; a esempio alla cifra decimale, laddove per centesimi tra 1 e 4 si arrotonda per difetto, mentre tra 5 e 9 per eccesso.

### **Offerta di posti**

Trenitalia deve assicurare la conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio (allegato 1), fatto salvo eventuali variazioni concordate ai sensi dell'art. 11 del Contratto.

La conformità è valutata per la totalità dei treni circolati, allo scopo di garantire un numero di posti offerti uguale o superiore a quello minimo programmato, di cui all'allegato 1 Programma d'Esercizio, tenendo conto delle necessarie variazioni per effetto di quanto previsto all'art. 11 "Flessibilità del programma di esercizio" e all'art. 12 "Interruzione dei servizi".

Per ogni non conformità, come da dichiarazione mensile posticipata di Trenitalia, è applicata una penale pari a 20,00 euro a treno.

### **Regolarità e Puntualità**

Fino all'adeguamento dei sistemi di monitoraggio da parte di RFI e alla revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e RFI, gli obiettivi annuali sono determinati coerentemente con quanto previsto dalla Delibera 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 (comunque da considerarsi per intervalli superiori a 60 minuti) che – in ragione della disponibilità di dati – sono computati nella puntualità piuttosto che nella regolarità.

Implementato il nuovo sistema di monitoraggio da RFI e definita la revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e RFI, gli obiettivi annuali, stabiliti nelle tabelle sotto riportate, saranno proporzionalmente ridefiniti a partire dal secondo anno utile (mantenendo fissi i differenziali di miglioramento stabiliti), nel caso si rilevasse per il consuntivo del primo anno utile uno scostamento tra il consuntivo calcolato come definito dalla Delibera e come determinato per l'obiettivo (e sopra descritto), maggiore di 0,1% in valore assoluto.

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

### **Regolarità**

Secondo la Delibera ART, l'indice di regolarità è calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra treni circolati e treni programmati nel mese,

$$\text{L'indice di regolarità} = \frac{\text{treni circolati}}{\text{treni programmati}}$$



dove:

**Treni circolati:** numero dei treni programmati, sottratti:

- treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne, se non adeguatamente sostituiti;
- treni parzialmente o totalmente soppressi imputabili a Trenitalia o ad altre IF o al Gestore dell'Infrastruttura, se non adeguatamente sostituiti;
- treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituiti (es. treno previsto in partenza da orario alle ore 8.00 parte alle ore 9.15, ovvero successivamente al treno seguente previsto alle ore 9.00);
- treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

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

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

<b>Regolarità del servizio: valori annuali</b>	<b>CMQ Obiettivo 2023 esteso agli anni successivi se il dato di consuntivo è minore</b>	<b>CMQ Obiettivo 2024 – 2031 nel caso in cui il dato di consuntivo sia <math>\geq</math> al CMQ dell'anno precedente</b>
%	99,0%	+0,1%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità \* ((importo unitario della penale \* (obiettivo CMQ – valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo)\* Kx)

Dove:

- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .
- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2023);
  - 0,8 per il secondo anno (2024);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2031).
- Importo unitario della penale:

- 5.000 euro per ogni decimo di punto di scostamento.

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

<b>Regolarità del servizio: valori annuali <i>over-performance</i></b>	<b>CMQ Obiettivo 2023 esteso agli anni successivi se il dato di consuntivo è minore</b>	<b>CMQ Obiettivo 2024 - 2031 nel caso in cui il dato di consuntivo sia <math>\geq</math> all'<i>over-performance</i> dell'anno precedente</b>
%	99,3%	+ 0,1 punto

- Importo unitario della mitigazione della penale pari a 5.000 euro per ogni decimo di punto di scostamento.

### **Puntualità**

Secondo la Delibera ART, la puntualità viene misurata nelle stazioni intermedie rilevanti di cui alla tabella 2 e nella stazione di destino.

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

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

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

**Treni arrivati con ritardo** = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, un ritardo superiore a 5 minuti, per cause GI, di Trenitalia o altra IF, come individuate dal Gestore dell'Infrastruttura.

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

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni si fa riferimento alla classificazione adottata dal gestore della rete infrastrutturale nazionale, RFI - Rete Ferroviaria Italiana, come da Procedura Operativa RFI COp 269 aggiornata il 30 giugno 2021, che aggiorna e sostituisce la precedente versione del 30 luglio 2010.

L'indicatore %OS si misura per:

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

<b>Puntualità del servizio: valori mensili</b>	<b>CMQ 2023</b> Estesa agli anni successivi se il dato di consuntivo è minore	<b>CMQ 2024 – 2031</b> Nel caso in cui il dato di consuntivo sia > al CMQ dell'anno precedente
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	94,5	+0,1%
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	95,3	+0,1%
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	87,2	+0,1%
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	88,5	+0,1%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale mensile = coefficiente di gradualità \* ((importo unitario della penale \* (obiettivo CMQ – valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo)\*Kx)

Dove:

- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .
- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2023);
  - 0,8 per il secondo anno (2024);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2031).
- Importo unitario mensile della penale:
  - Linea FR1/2 domanda rilevante: 75 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in meno;

- Linea FR1/2 domanda non rilevante: 50 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in meno.

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

<b>Puntualità del servizio: valori mensili over-performance</b>	<b>CMQ 2023 - 2031</b>
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	+0,3% rispetto all'obiettivo annuale
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	

- Linea FR1/2 domanda rilevante: 75 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in più
- Linea FR1/2 domanda non rilevante: 50 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in più.

### **Informazioni all'utenza – prima del viaggio**

Le condizioni minime di informazione nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione e tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore INFO\_AN.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche conformi; qualora le informazioni siano non conformi, vengono considerate come non presenti.

Con riferimento ai Punti Vendita Convenzionati, considerando il ruolo di distributori e l'attuale dotazione elettronica degli stessi, si stabilisce che le penali potranno essere applicate a seguito del compimento delle azioni previste nel primo periodo di realizzazione del Piano di intervento vendita ed informazioni, di cui all'art. 14 comma 8 del contratto.

Trenitalia attesta la programmazione della diffusione delle informazioni di propria competenza (dalla 1 alla 19 e dalla 25 alla 29) alla Regione annualmente, mentre le informazioni dalla 20 alla 23 secondo quanto previsto dal successivo paragrafo "Livelli minimi di trasparenza". Le informazioni di cui al punto 24 saranno diffuse a cura della Regione.

Per ogni singola non conformità rilevata dalla Regione rispetto alla tabella sotto riportata, è applicata una penale pari a 15 euro.

	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 provvisti 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

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

### Informazioni all'utenza – durante il viaggio

Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore INFO\_DU.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche conformi; qualora le informazioni siano non conformi, vengono considerate come non presenti.

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

Per ogni singola non conformità per singolo Convoglio, relativa alla comunicazione statica e dinamica rilevata dalla Regione è applicata una penale pari a 15 € (Euro quindici/00), e comunque non superiore a 120 € (Euro cento/00).

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

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

### Livelli minimi di trasparenza

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, Trenitalia e la Regione pubblicano sui rispettivi portali web le seguenti informazioni e documenti:

a) contratto di servizio e allegati in vigore corredato da uno schema di sintesi dei principali elementi contrattuali, con particolare riferimento a:

- i) corrispettivo totale annuo (in euro);
  - ii) compensazione finanziaria annua (in euro);
  - iii) finanziamenti erogati per acquisto di rotabili (v.a. e % copertura costo assoluto);
  - iv) compensazioni annue per utenze agevolate o esentate (in euro);
- b) carta della qualità dei servizi in vigore;
- c) schemi dei questionari utilizzati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;
- d) consuntivo annuale delle penali contrattuali pagate alla Regione, suddivise per indicatore della qualità;
- e) tutti i livelli consuntivi relativi agli indicatori individuati;
- f) principali indicatori gestionali, con riferimento a:
- i) numero passeggeri trasportati e  $pax \cdot treni \cdot km$ ;
  - ii) prezzo medio (ricavi da bigliettazione/ $n^{\circ}$  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 da Trenitalia all'ART, anche per conto della Regione, in formato aperto/editabile.

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

### **Livelli minimi di accessibilità commerciale**

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).

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

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

**Numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita:** stazioni ove è disponibile, oltre ai canali telematici (sito internet, sito mobile, APP), almeno uno dei seguenti canali a terra:

- biglietteria in stazione aperta (da programma) almeno 5 giorni a settimana;
- biglietteria *self service* full 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, ove sovente le stazioni sono localizzate al di fuori del tessuto urbano, rendendo di fatto la rete di vendita terza distante dall'infrastruttura, secondo gli standard definiti dalla Delibera ART 16/2018, si individuano sotto le condizioni minime di qualità:

<b>Dotazione adeguata di canali di vendita – Stazioni</b>	<b>CMQ 2023-2031 %</b>
%ACV annuale Tipologia A	100%
%ACV annuale Tipologia B	83%
%ACV annuale Tipologia C	42%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo \%ACV} - \text{valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo}) * K_x)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2023);
  - 0,8 per il secondo anno (2024);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2031).



- Importo annuo della penale: 150 euro per ogni punto di scostamento percentuale in meno, escludendo le problematiche della rete di vendita diretta *self service* di cui al presente Contratto, se dovute ad atti vandalici e di sabotaggio.
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

#### b) Funzionamento canali telematici (%BTEL)

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

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

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

Funzionamento canali telematici (%BTEL)	CMQ 2023-2031 %
% BTEL annuale	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2023);
  - 0,8 per il secondo anno (2024);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2031).
- Importo unitario della penale: 1.000 euro per ogni punto percentuale
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

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

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

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

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

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

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

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

<b>Funzionamento biglietterie automatiche (%BAUT)</b>	<b>CMQ 2023-2031 %</b>
% BAUT annuale Tipologia A	100%
% BAUT annuale Tipologia B	100%
% BAUT annuale Tipologia C	100%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo}) * K_x)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2023);
  - 0,8 per il secondo anno (2024);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2031).

- Importo annuale della penale:
  - BAUT Tipologia A: 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
  - BAUT Tipologia B: 80 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
  - BAUT Tipologia C: 50 euro per ogni punto percentuale di scostamento.
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

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

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

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

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

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

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

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

<b>Funzionamento validatrici (%VAL)</b>	<b>CMQ 2023-2031 %</b>
% VAL annuale – Stazioni Tipologia A	100%
% VAL annuale – Stazioni Tipologia B	100%
% VAL annuale – Stazioni Tipologia C	100%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità \* ((importo unitario della penale \* (obiettivo CMQ – valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo) \* Kx)

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2023);
  - 0,8 per il secondo anno (2024);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2031).
- Importo unitario della penale:
  - VAL Tipologia A: 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
  - VAL Tipologia B: 80 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
  - BAUT Tipologia C: 50 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - 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  $>0$ .

### **Livelli minimi di pulizia**

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 Trenitalia e il fornitore differiscono per alcune attività rispetto a quanto definito dall'ART nella richiamata Delibera 16/2018. Le Parti condividono che Trenitalia si conformerà progressivamente ai requisiti della misura 12 della delibera 16/2018, integrando il sistema attuale per quanto possibile e senza costi aggiuntivi alla sottoscrizione del nuovo Contratto. In Comitato tecnico di gestione del Contratto saranno valutate le azioni individuate e l'eventuale aggiornamento della tabella sotto riportata.

Fino ad allora gli indicatori sono valutati sulla scorta del programma di pulizie adottato da Trenitalia con il Fornitore. L'indicatore è valutato per CONVOGLIO (ad esempio se per il convoglio sono previsti 6 cicli di pulizia ed il convoglio effettua 10 treni commerciali nella giornata, sono considerati per il convoglio i sei cicli di pulizia, senza considerare il numero dei treni commerciali effettuati).

Di seguito si riportano le previsioni di pulizia in vigore tra Trenitalia e il fornitore.

Classe di intervento	Frequenza minima (interventi eseguiti nei cantieri sede di appalto)	Obiettivo	Descrizione
PR.1	Variabile, in relazione a necessità e tempi di sosta (min. 20 minuti)  A bordo	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  Pulizia effettuata a bordo dal Pulitore viaggiante; in tal caso il controllo di qualità degli Ispettori regionali sarà effettuato a valle dell'intervento.
PR.2	Giornaliera	Garantire l'eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza	Intervento di mantenimento: pulizia toilette, asportazione dei rifiuti, spazzamento pavimento, spolveratura delle parti maggiormente a contatto con la clientela, svuotamento reflui*, rifornimento acqua e accessori igienici*
PR.3	Settimanale	Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste prolungate (nei cantieri attrezzati per l'intervento)	Intervento di base: oltre a quelle degli interventi precedenti, lavaggio accurato pavimenti e toilette, lavaggio finestrini e aspirazione e smacchiatura sedili
PR.4	Semestrale	Garantire il ripristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate (nei cantieri attrezzati per l'intervento) o in corrispondenza delle soste presso gli impianti di manutenzione	Intervento accurato: pulizia accurata di tutte le superfici eseguita con idonee attrezzature

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

**Le sedi ove le attività di pulizia possono essere svolte sono:** Potenza, Salerno, Benevento, Foggia, Taranto, Napoli, tutte svolte in service da altre Direzioni Regionali di Trenitalia. Non tutte queste sedi consentono lo svolgimento di tutte le attività previste.

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

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

Livelli minimi di pulizia	CMQ 2023-2031 %
% <i>PULT_EX</i> – classe A – PR1	100
% <i>PULT_EX</i> – classe B – PR2	100
% <i>PULT_EX</i> – classe C – PR3	100
% <i>PULT_EX</i> – classe D – PR4	100

PR = pulizia rotabile

Trenitalia utilizza la piattaforma informatica SUPER per la tracciatura e registrazione delle attività di pulizia.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2023);
  - 0,8 per il secondo anno (2024);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2025-2031).
- Importo unitario annuale della penale di:
  - 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT\_EX* – classe A – PR1
  - 400 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT\_EX* – classe B – PR2
  - 600 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT\_EX* – classe C – PR3
  - 800 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT\_EX* – classe D – PR4
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - 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:**

Fino alla definizione del campione significativo tra le Parti, le penali saranno determinate sulla base dell'esito delle verifiche ispettive condotte a campione dalla Regione, in contraddittorio con il personale di Trenitalia in servizio a bordo treno, utilizzando la check list sotto riportata.

Le verifiche sono svolte a bordo tra la stazione di partenza del treno ed entro la stazione successiva.

TABELLA CHECK LIST PULIZIA

<b>CHECK LIST</b>		
<b>ORIGINE CORSA / PRIMA TRATTA</b>		
<b>data</b>		<b><u>REQUISITI</u></b>
<b>treno n.</b>		
<b>carrozza controllata n.</b>		
<b>impianto/stazione</b>		

ora di controllo			
<b><u>FATTORI CONTROLLO</u></b>			
<b>VETTURA</b>	Ogni rifiuto grossolano rimosso da cestini, pavimenti e sedili	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Pavimento e sedute privi di polvere	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Presenza di macchie che possono danneggiare o sporcare gli abiti dei passeggeri (inchiostro/gomme da masticare)	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Finestrini vetri e telai puliti	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>TOILETTE</b>	Ogni rifiuto grossolano rimosso da cestini e pavimenti	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Materiale di consumo presente (carta igienica, salviette)	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Scarichi non otturati	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Scorte di acqua rifornite	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<i>Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso.</i>			

<b>CHECK LIST</b>			
<b>CORSO DI VIAGGIO (tra la stazione di partenza e la prima fermata)</b>			
<b>data</b>		<b><u>REQUISITI</u></b>	
<b>treno n.</b>			
<b>tratta percorsa</b>			
<b>ora di controllo</b>			
<b><u>FATTORI CONTROLLO</u></b>			
E' presente il pulitore viaggiante? (se no, scheda non valida al fine dell'attribuzione di penali)		<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>VETTURA</b>	Pavimento e sedute privi di polvere	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Presenza rifiuti	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>TOILETTE</b>	Materiale di consumo presente (carta igienica, salviette)	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Presenza di detergente	<b>SI</b>	<b>NO</b>

## GIUDIZIO SOMMARIO:

A seguito delle ispezioni, si applica una penale, laddove:

- il numero degli item negativi sia pari o inferiore al 30% (n. ≤4) del totale, per un importo pari a 250 euro per check list;
- il numero degli item negativi sia compreso tra il 31% e il 50% (n. 5-6) del totale, per un importo pari a 500 euro per check list;
- il numero degli item negativi sia compreso tra il 51% e l'80% (n. 7-10) del totale, per un importo pari a 750 euro per check list;
- il numero degli item negativi sia > dell'80% (n. ≥11) del totale, per un importo pari a 1000 euro per check list.

Una volta individuato tra le Parti il campione significativo e la metodologia di calcolo dell'indicatore percentuale a partire da verifiche ispettive puntuali e a campione condotte dalla Regione, da effettuarsi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, l'indicatore è definito in relazione agli interventi conformi sul totale degli interventi eseguiti, misurati sulla base delle check list allegata e rilevate attraverso le verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione:

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

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno } x \text{ di calcolo}) * K_x)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di applicazione;
  - 0,8 per il secondo anno di applicazione;
  - 1,0 per tutti i successivi anni.
- Importo unitario della penale di:
  - 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT*\_CF – classe A – PR1
  - 400 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT*\_CF – classe B – PR2



- 600 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT\_CF* – classe C – PR3
- 800 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT\_CF* – classe D – PR4
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

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

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

### Livelli minimi di comfort del materiale rotabile

Il comfort è strettamente legato all'età della flotta. Alla sottoscrizione nella flotta nuova sono compresi i treni Swing, Minuetto e i complessi nuovi che saranno immessi in servizio successivamente alla stipula del contratto. Fanno parte della flotta restante i Piano Ribassato e le Automotrici Aln668.

La differenziazione tra flotta nuova e flotta restante potrà essere rivista con effetti sul calcolo delle penali, alla fine del primo periodo regolatorio.

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

Fintanto che i sistemi aziendali Trenitalia per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi non verranno adeguati e tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione in contraddittorio con il Capotreno, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
<b>Climatizzazione</b>	verificato da ispettori regionali	Ad evento accertato	200 euro

Sarà conteggiata la prima rilevazione effettuata in qualsiasi punto del percorso, ed ogni successiva, purché effettuata dopo 7 giorni sulla stessa carrozza.

Previa implementazione dei sistemi aziendali Trenitalia per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale delle carrozze dotate di impianto di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionante per ogni treno effettivamente circolato. È calcolato come rapporto tra le carrozze con impianto di climatizzazione funzionante e il totale delle carrozze dotate di impianto di tutti i treni circolati:

$$\%CLI\_FN = \left( \frac{\text{n}^\circ \text{ carrozze dotate di impianto funzionante}}{\text{n}^\circ \text{ totale carrozze dotate di impianto}} \right) \cdot 100$$

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

In relazione alla dotazione del singolo treno l'indicatore sarà calcolato su un unico impianto di climatizzazione dotato della doppia funzione caldo/freddo o sui singoli impianti di riscaldamento e condizionamento.

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno } x \text{ di calcolo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di applicazione;
  - 0,8 per il secondo anno di applicazione;
  - 1,0 per tutti i successivi anni.
- Importo unitario della penale di:
  - 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *CLI\_FN* flotta nuova
  - 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *CLI\_FN* flotta restante
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):

- 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:**

Fintanto che i sistemi aziendali Trenitalia per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi non verranno adeguati e tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, in contraddittorio con il Capotreno, 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, se presenti più toilette) risultano in servizio/accessibili	Ad evento accertato	200 euro per treno

Previa implementazione dei sistemi aziendali Trenitalia per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi, 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.

$$\%WC\_AFN = \left( \frac{n^\circ \text{ toilette accessibili e funzionanti}}{n^\circ \text{ totale toilette}} \right) \cdot 100$$

Accessibilità e funzionamento delle toilette	CMQ %
% WC_AFN flotta nuova	100
% WC_AFN flotta restante	100

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno } x \text{ di calcolo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:

- 0,5 per il primo anno di applicazione;
- 0,8 per il secondo anno di applicazione;
- 1,0 per tutti i successivi anni.
- Importo unitario della penale di:
  - 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *WC\_AFN* flotta nuova
  - 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *WC\_AFN* flotta restante
- Coefficiente di mitigazione *Kx* (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

### Indicatore %SPMR Disponibilità e fruibilità di servizi PMR

Fintanto che i sistemi aziendali Trenitalia per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi non verranno adeguati e tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, in contraddittorio con il Capotreno, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
<b>PRM</b>	Il servizio si intende reso quando sui treni indicati in Orario da relativo pittogramma sulle vetture contrassegnate da apposito simbolo è presente, conforme ed utilizzabile, dotazione PRM, salvo casi di vandalismo	Ad evento accertato	200 euro per treno

Previa implementazione dei sistemi aziendali Trenitalia per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei treni fruibili alle PMR e i treni totali programmati come accessibili alle PMR (indicati accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato), calcolato per linea per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili del rapporto tra il numero di corse mensili accessibili e fruibili e le corse mensili programmate accessibili:

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

**Numero di corse mensili accessibili e fruibili:** numero di corse mensili effettuate con materiale rotabile omologato accessibile, a passeggeri PMR, che garantisca anche l'utilizzo del treno da parte di passeggeri con sedia a rotelle. In particolare ai fini dell'indicatore la corsa è considerata accessibile se è

risultato presente, e utilizzabile, il 100% dei posti con priorità e degli spazi per sedie a rotelle e, se presente, è risultato funzionante e utilizzabile il 100% delle pedane retrattili;

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

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

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di applicazione;
  - 0,8 per il secondo anno di applicazione;
  - 1,0 per tutti i successivi anni.
- Importo unitario della penale di:
  - 500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per SPMR
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - 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**

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

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
<b>Porte</b>	Il servizio si intende reso quando almeno il 90% delle porte sono	Ad evento accertato	100 euro per convoglio

	funzionanti nel caso di flotta nuova ed l'80% delle porte sono funzionanti nel caso di altra flotta; la penale viene in ogni caso applicata in caso di due porte consecutive non funzionanti. Per le porte intercomunicanti la penale si applica solo nel caso in cui non sia consentito il passaggio dei viaggiatori da una carrozza all'altra (né con apertura automatica né manuale).		
--	--	--	--

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

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

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

<b>Treno con porte funzionanti – annuo</b>	<b>CMQ %</b>
%PAF – flotta nuova	100
%PAF – flotta restante	80

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di applicazione;
  - 0,8 per il secondo anno di applicazione;
  - 1,0 per tutti i successivi anni.

- Importo unitario della penale di:
  - 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PAF – flotta nuova
  - 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PAF – flotta restante
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

**Indicatore %SBICI Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli):** indicatore calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili per ogni linea come rapporto tra il numero di corse mensili attrezzate per il trasporto biciclette e le corse mensili totali:

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

Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli) - annuo	CMQ	CMQ
	2023	2024-2031
	%	%
% SBICI – linea FR1	75	100
% SBICI – linea FR2	75	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2023);
  - 0,8 per il secondo anno (2024);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2025 – 2031).
- Importo unitario della penale di:
  - 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento per SBICI – linea FR1
  - 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento per SBICI – linea FR2
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - 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  $>0$ .

## OBIETTIVO DI EFFICIENZA ED EFFICACIA OPERATIVA

Sezione 2. È di seguito individuata la penale per il mancato rispetto dell'obiettivo di efficienza operativa per costo operativo per treno-km di cui all'allegato 3, se non influenzato dai fattori di contesto di cui al punto 4 dell'allegato stesso.

Sezione 1.

<b>Efficienza operativa PEF 22-31</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Media PEF</b>
Costo operativo per treno-km	10,348	10,922	10,897	10,673	8,872	8,217	9,786

Sezione 2.

Penale annua:

- 6.500 Euro se i valori di costo risultano superiori di almeno 0,5 decimi rispetto ai valori riportati nella tabella di cui sopra e comunque fino a 3 decimi;
- 10.000 Euro se i valori di costo risultano superiori a 3 decimi rispetto ai valori riportati nella tabella di cui sopra.

## MANCATO RISPETTO DEL CRONOPROGRAMMA DI CONSEGNA DEI NUOVI TRENI

Sezione 3. L'allegato 8 Piano Investimenti detta le scadenze per l'immissione in esercizio dei nuovi treni, secondo un apposito cronoprogramma. Il mancato rispetto di dette scadenze comporterà - per ogni treno - l'applicazione di una penale pari a € 20.000 trascorso il primo mese di ritardo e quindi ulteriori 10.000 euro per ogni ulteriore mese di ritardo, salvo che il ritardo sia imputabile a cause - debitamente documentabili - non attribuibili esclusivamente a Trenitalia.



## 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

Si verifica la condizione per il riconoscimento del premio relativo alla soddisfazione dei viaggiatori, qualora si raggiungano gli obiettivi (valutazione 6-9) di cui alla tabella sotto:

Indicatori	Customer Satisfaction (CS) Obiettivo anno 2023 e anni successivi nel caso in cui il dato di consuntivo anno precedente < obiettivo anno precedente	Customer Satisfaction (CS) Obiettivo anni successivi nel caso i cui il dato di consuntivo anno precedente > obiettivo anno precedente
	Viaggio nel complesso	72,9
Pulizia	62,7	
Comfort	76,2	
Informazione a bordo	75,4	
Puntualità	67,2	
Permanenza a bordo	75,4	

Sono utilizzate le ricerche di mercato per la rilevazione della Customer Satisfaction, di cui all'Art. 15 comma 5 del Contratto, che Trenitalia effettua ogni anno.

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 della determinazione degli obiettivi e dei consuntivi, le valutazioni rilevate prese in considerazione saranno quelle pari o superiori al 6.

Tali indicatori e valori obiettivo saranno oggetto di revisione in occasione di ogni periodo regolatorio.

**Valore del premio:** € 25.000 + iva per il raggiungimento dell'obiettivo per ciascun indicatore, fermo restando il fatto che sarà liquidato fino a concorrenza dell'importo eventualmente accantonato a credito della Regione.

### Incentivo per l'incremento dei viaggiatori trasportati

<b>RISULTATO PREMIATO</b>	Aumento dei viaggi effettuati, misurati come numero di biglietti/abbonamenti venduti.
<b>METODO DI VERIFICA</b>	Rilevazione delle vendite da parte di Trenitalia.
<b>AMBITO DI APPLICAZIONE</b>	Regione

<b>DEFINIZIONE DEL VALORE BASE</b>	Valore ricavi da traffico di cui al PEF.
<b>ANNI IN CUI È PAGATO L'INCENTIVO</b>	Tutti gli anni.
<b>PREMIO</b>	€ 10% + iva della quota dei ricavi da mercato eccedente la previsione a PEF fermo restando il fatto che sarà liquidato fino a concorrenza dell'importo eventualmente accantonato a credito della Regione.
<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 superi quanto previsto a PEF dello 0,5%
<b>MODALITÀ DI CALCOLO DEL MAGGIOR INTROITO</b>	Confronto ricavi da CER con ricavi da PEF per l'anno di riferimento

In relazione a quanto previsto all'Art. 15 del Contratto, le condizioni minime di qualità, di efficacia e di efficienza dei servizi, penali, mitigazioni delle penali e premi si applicano a far data dal 1° gennaio 2023, mentre per il 2022 si applica quanto sotto riportato:

ANNO 2022

## 1. Puntualità

La puntualità del servizio verrà rilevata nelle località termine corsa nelle fasce orarie 0-5' e 0-15', secondo lo standard B1 (\*).

Trenitalia trasmetterà mensilmente alla Regione i risultati di puntualità consuntivati relativi al mese precedente. Tali dati saranno elaborati da Trenitalia utilizzando il Portale Applicazioni di Rete Ferroviaria Italiana "Pic-Web".

Di seguito gli obiettivi di puntualità fissati per tipologia di flotta:

TIPOLOGIA FLOTTA	STANDARD B1 (*)	
	Obiettivo trimestrale	
	entro 5'	entro 15'
Aln 668 – Aln 663 –DMU – EMU, ecc.	90%	97%
Swing + nuovo elettrotreno	91%	98%

(\*) considera puntuali anche i treni che sono fuori fascia per cause esterne

### PENALITÀ

Il mancato raggiungimento dell'obiettivo trimestrale comporterà l'applicazione delle seguenti penali:

Flotta Aln 668 – Aln 663 –DMU – EMU, ecc.

- € 6.000 per ogni punto percentuale in meno<sup>1</sup> rispetto all'obiettivo entro i 5'
- € 12.000 per ogni punto percentuale in meno<sup>1</sup> rispetto all'obiettivo entro i 15'

Flotta Swing + nuovo elettrotreno

- € 7.000 per ogni punto percentuale in meno<sup>2</sup> rispetto all'obiettivo entro i 5'
- € 13.000 per ogni punto percentuale in meno<sup>2</sup> rispetto all'obiettivo entro i 15'

Per entrambe le flotte, qualora venisse applicata la penale per mancato rispetto dell'obiettivo di puntualità entro i 15', non dovrà essere applicata l'eventuale penale relativa al mancato rispetto dell'obiettivo di puntualità entro i 5'.

1 Per punto percentuale si intende anche la frazione di punto arrotondata per eccesso (valori superiori a 0,5) o per difetto (valori pari o inferiori a 0,5)

2 Per punto percentuale si intende anche la frazione di punto arrotondata per eccesso (valori superiori a 0,5) o per difetto (valori pari o inferiori a 0,5)

## MITIGAZIONE DELLE PENALI

Qualora si raggiungessero obiettivi per flotta superiori a quelli stabiliti si dovrà procedere con la mitigazione delle penali nella misura di:

Flotta Aln 668 – Aln 663 –DMU – EMU, ecc.

- € 7.000 per ogni punto percentuale in più rispetto all’obiettivo entro i 5’
- € 13.000 per ogni punto percentuale in più rispetto all’obiettivo entro i 15’

Flotta Swing + nuovo elettrotreno

- € 4.000 per ogni punto percentuale in più rispetto all’obiettivo entro i 5’
- € 8.000 per ogni punto percentuale in più rispetto all’obiettivo entro i 15’

Per entrambe le flotte qualora venisse applicata la mitigazione per superamento dell’obiettivo di puntualità entro i 5’, questa dovrà assorbire anche l’eventuale mitigazione relativa al superamento dell’obiettivo di puntualità entro i 15’.

## **2. Affidabilità**

L’affidabilità del servizio verrà monitorata e calcolata in riferimento ai treni soppressi dalla località di partenza alla località di destinazione per cause imputabili esclusivamente a Trenitalia.

Trenitalia trasmetterà mensilmente alla Regione l’elenco dei treni soppressi dalla località di partenza alla località di destinazione per cause imputabili esclusivamente a Trenitalia esplicitando, per ogni singolo treno, i provvedimenti adottati per ridurre i disagi ai viaggiatori che potrebbero essere valutati nell’ambito del Comitato Tecnico di gestione del Contratto di Servizio al fine di mitigare l’entità complessiva delle penali.

Tali dati saranno elaborati da Trenitalia utilizzando il Portale Applicazioni di Rete Ferroviaria Italiana “Pic-Web”.

Gli obiettivi di affidabilità sono definiti per flotta regionale:

<b>TIPOLOGIA FLOTTA</b>	<b>STANDARD AFFIDABILITA’</b>
Aln 668 – Aln 663 –DMU – EMU, ecc.	98,70%
Swing + nuovo elettrotreno	99,00%

## PENALITA’

Il mancato raggiungimento dell’obiettivo trimestrale comporterà l’applicazione delle seguenti penali:

Flotta Aln 668 – Aln 663 –DMU – EMU, ecc.

- € 11.000 per ogni mezzo punto percentuale in meno rispetto all’obiettivo pari al 98,70%

Flotta Swing + nuovo elettrotreno

- € 22.000 per ogni mezzo di punto percentuale in meno rispetto all’obiettivo pari al 99,00%

## MITIGAZIONE DELLE PENALI

Qualora si raggiungessero obiettivi per flotta superiori a quelli stabiliti si dovrà procedere con la mitigazione delle penali nella misura di:

Flotta Aln 668 – Aln 663 –DMU – EMU, ecc.

- € 22.000 per ogni mezzo punto percentuale in più rispetto all'obiettivo pari al 98,70%

Flotta Swing + nuovo elettrotreno

- € 11.000 per ogni mezzo di punto percentuale in più rispetto all'obiettivo pari al 99,00%

### **3. Offerta posti/Composizione dei convogli**

La Regione verifica, mediante ispezioni sui treni (scheda di controllo), l'effettiva offerta dei posti rispetto a quella riportata nell'allegato 1 (Programma d'esercizio). La variazione in difetto dei posti offerti, desumibile dalla composizione dei convogli utilizzati e senza motivata comunicazione da parte di Trenitalia, comporta una sanzione di:

- € 800 per ogni singolo treno decurtato relativo alla flotta Aln 668 – Aln 663 –DMU – EMU, ecc.
- € 1.500 per ogni treno decurtato e/o sostituito con altro avente l'offerta di posti inferiore a quelli relativi alla Flotta Swing + nuovo elettrotreno.

### **4. Pulizia e Comfort di viaggio**

Pulizia: gli interventi di pulizia sono classificati come sopra riportato.

Comfort di viaggio:

I convogli dovranno garantire il numero di posti a sedere previsto nell'allegato 1° (Programma di Esercizio), fatte salve eventuali variazioni preventivamente concordate e gli impianti riportati nella sottostante scheda di controllo dovranno risultare funzionanti all'atto delle verifiche svolte dalla Regione come di seguito esplicitato.

## PENALITA'

Per la quantificazione delle penali saranno prese a riferimento le sole schede di controllo relative alle verifiche effettuate dalla Regione sulla base della seguente scheda di rilevazione, riferita a interventi di pulizia da parte di Trenitalia di tipo PR1 e PR2 oltre ad alcune voci riferite ad interventi di tipo PR3 e Lavaggio Cassa come indicato:

**Format SCHEDA DI CONTROLLO 2022**

**QUALITA' DELLA PULIZIA E FUNZIONAMENTO IMPIANTI**

Data \_\_\_\_ treno n° \_\_\_\_\_ composizione treno (prevista) \_\_\_\_\_ (verificata) \_\_\_\_\_ stazione di partenza \_\_\_\_\_ delle ore \_\_\_\_\_ con destinazione \_\_\_\_\_

ZONA	RISULTATO ATTESO	Punti di penalità	Valutazione
<i>Esterno</i> <i>(10 punti)</i>	Finestrini vetri e telai puliti <i>(Controlli da effettuare entro il secondo giorno successivo a quello dell'intervento di LC).</i>	6	
	Cassa pulita e senza graffiti o massima attenuazione <i>(controlli da effettuare entro il secondo giorno successivo a quello dell'intervento di LC).</i>	4	
<i>VESTIBOLI</i> <i>(8 punti)</i>	Pavimento pulito in modo accettabile.	3	
	Soffitto, esterno plafoniere, porte e pareti puliti.	2	
	Porte ingresso e vetri puliti.	3	
	Apparecchiature igieniche pulite	8	
	Pavimento pulito in modo accurato e senza ristagni d'acqua.	4	
<i>TOILETTE</i>  <i>(32 punti)</i>	Impianto di illuminazione funzionante, esterno plafoniere, porte e pareti pulite.	4	
	Finestrini e telai puliti	4	
	Erogazione acqua nel W.C.	4	
	Erogazione acqua dal rubinetto lavabo.	4	
	Scorte di materiale di consumo (carta igienica, asciugamani di carta e sapone liquido).	4	
	Pavimento pulito e senza ristagni d'acqua.	9	
	Elementi soggetti a massimo contatto (poggiatesta, braccioli, sedili) puliti.	12	
<i>VETTURA</i>  <i>(50 Punti)</i>	Tendine parasole: esistenti e senza polvere e macchie.	8	
	Portapacchi puliti.	6	
	Finestrini: vetri e telai puliti.	5	
	Portarifiuti, ove esistenti, puliti.	5	
	Impianto illuminazione funzionante.	5	
<b>TOTALE PUNTI</b>			
COMFORT DI VIAGGIO (€ 300,00 per ogni infrazione rilevata)	75% Porte di accesso al treno e di passaggio funzionanti	si/no	
	Impianto di riscaldamento / condizionamento (temperatura interna idonea)	si/no	
	Impianto sonoro di informazione all'utenza.	si/no	
	50% Servizi igienici funzionanti	si/no	
Offerta posti/ composizione convogli	€ 800,00 per ogni singolo treno decurtato relativo alla flotta Aln 668 – Aln 663 – DMU – EMU, ecc.	si/no	
	€ 1.500,00 per ogni treno decurtato e/o sostituito con altro avente l'offerta di posti inferiore a quelli relativi alla Flotta Swing + nuovo elettrotreno.	si/no	

NOTE (spazio dove inserire osservazioni e/o precisazioni):

.....  
Personale Treno/Funzionario di Trenitalia:

.....  
Funzionari Regionali

PENALITA' Pulizia

Il totale dei punti di penalità determina l'applicazione delle seguenti sanzioni:

- da 1 a 10 punti € 1.000,00
- da 11 a 20 punti € 2.000,00
- da 21 a 30 punti € 3.000,00
- da 31 a 40 punti € 4.000,00
- da 41 a 50 punti € 5.000,00
- da 51 a 60 punti € 6.000,00
- da 61 a 70 punti € 7.000,00
- da 71 a 80 punti € 8.000,00
- da 81 a 90 punti € 9.000,00
- da 91 a 100 punti € 10.000,00

Le schede dovranno essere controfirmate dal personale di Trenitalia presente al momento delle verifiche.

#### MITIGAZIONI DELLE PENALI

Per le verifiche effettuate sui convogli rispondenti ai requisiti di pulizia e decoro pari a "0" (zero) punti, verrà riconosciuta una mitigazione delle penali nell'ordine di € 2.000,00 per treno.

La Regione è tenuta a formalizzare le risultanze delle visite ispettive con nota PEC e, Trenitalia potrà contestare alla Regione stessa, entro i 30 giorni successivi alla data di trasmissione da parte della Regione, con nota PEC, le osservazioni sulle eventuali penalità proposte, in assenza delle quali la Regione procede all'irrogazione della sanzione.

## ALLEGATO 7

### Listino Prezzi - Servizi di Trasporto Ferroviario

Il listino prezzi è stato predisposto sulla base del PEF, tenendo conto dei costi di processo e della produzione complessiva in treni\*km.

Prezzi medi unitari (€/km)	2022
Minuetto/Aln668	10,28
SWING/PR 3PZ	12,73
PR 4PZ	12,33

Prezzi medi unitari (€/km)	2023
Minuetto/Aln668	10,71
SWING/PR 3PZ	13,25
PR 4PZ	12,84

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

#### SERVIZI FESTIVI

Maggiorazione per servizi in tutto o in parte di sabato, domenica e festivi diurni +18%

#### SERVIZI NOTTURNI

Maggiorazione per servizi svolti in fascia oraria che impegna il servizio notturno. +16%

Per i servizi straordinari si applica una maggiorazione fino al 20% a valle dei correttivi sopra individuati.

Il preventivo dovrà tenere conto che i prezzi sopra definiti tengono conto del costo medio unitario regionale stimato a PEF e dell'incidenza media dei costi per gli invii stimati a PEF. Va inoltre quotato l'eventuale fermo del materiale rotabile per la produzione aggiuntiva/straordinaria richiesta.



## ALLEGATO 8

### Piano Investimenti

Trenitalia si impegna a garantire il piano di investimenti richiamato all'art. 16 "Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile" finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, al revamping dello stesso, agli sviluppi informatici e alla tecnologia e per la manutenzione.

Di seguito il cronoprogramma degli investimenti complessivi:

Investimenti Mln €	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totale
Acquisto MR lordo contributi	4,83	5,12	14,09	10,16	16,01	0,47	0,56	-	-	-	<b>51,24</b>
Revamping	-	0,23	2,41	1,55	2,07	2,80	3,14	4,20	-	-	<b>16,40</b>
Impianti	0,02	0,04	0,14	0,15	0,04	0,03	0,03	-	-	-	<b>0,45</b>
Informatica	0,08	0,09	0,07	0,02	-	-	-	-	-	-	<b>0,26</b>
Tecnologie	0,01	2,47	1,26	1,20	0,24	0,90	-	-	-	-	<b>6,08</b>
Ciclica	0,90	1,79	0,90	1,60	1,01	1,01	2,70	4,88	3,66	4,98	<b>23,43</b>
<b>Totale</b>	<b>5,84</b>	<b>9,74</b>	<b>18,87</b>	<b>14,68</b>	<b>19,37</b>	<b>5,21</b>	<b>6,43</b>	<b>9,08</b>	<b>3,66</b>	<b>4,98</b>	<b>97,86</b>

Contributi Mln €	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totale
Contributi	-	9,20	12,28	10,40	9,82	-	-	-	-	-	<b>41,70</b>

Di seguito il Cronoprogramma delle consegne ed immissione in esercizio relativo ai nuovi treni:

Entrate in esercizio Acquisto (n.)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totale
Elettrotreni 4 casse (POP)	-	-	3	2	3	-	-	-	-	-	<b>8</b>

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

Gli investimenti complessivi in acquisto di materiale rotabile ammontano a 51,24 milioni di euro, di cui:

- 41,70 milioni € della Regione;
- 9,54 milioni € di Trenitalia.

Gli investimenti della Regione, laddove possibile e compatibilmente con le specifiche disposizioni di settore, anche in materia di rendicontazione, saranno imputati per intero ai primi rotabili acquistati in forza del presente Contratto fino al complessivo impiego delle risorse.

Gli investimenti in Revamping riguarderanno, in misura progressiva negli anni, precipuamente la flotta Minuetto, diesel ed elettrico, ed in misura più contenuta la flotta Swing al fine di assicurare nell'arco del periodo contrattuale un adeguato livello prestazionale e qualitativo delle suddette flotte.

## ALLEGATO 9

### SCHEMA CARATTERISTICHE MATERIALE ROTABILE IN USO E MANUTENZIONE

Trenitalia invierà alla Regione ogni anno, entro il 31 marzo, i dati relativi al materiale rotabile in uso, oggetto del Contratto di Servizio, con riferimento alle caratteristiche degli stessi (tabella 1) e alla manutenzione dei rotabili (tabella 2).

In Basilicata non sono presenti impianti dedicati alla manutenzione, attività ricevuta in service dalle Direzioni Regionali Calabria, Campania e Puglia.

Nel corso dell'annualità, Trenitalia farà seguito con comunicazioni specifiche per l'eventuale aggiornamento in merito a immissione/dismissione e/o al trasferimento di rotabili.

Al termine di ogni annualità, nell'ambito del confronto PEF/CER, Trenitalia comunica le quote di ammortamento calcolate per le diverse tipologie di investimento.

**Tabella 1 – Caratteristiche del materiale rotabile**

<i>Tipologia</i>	Loco E464	Carrozze PR	Semipilota PR trasporto Bici	Aln668	ATR220 SWING	Minuetto D	Minuetto E
<i>Quantità</i>							
<i>Anzianità media al 01/01/20xx</i>							
<i>Numero posti a sedere</i>							
<i>Accessibilità PRM</i>							
<i>Postazione HK</i>							
<i>Toilette PRM</i>							
<i>Piano ribassato</i>							
<i>Sonorizzazione</i>							
<i>Wifi</i>							
<i>Videosorveglianza</i>							
<i>Indicatori di fermata / video</i>							
<i>Trasporto bici</i>							
<i>Prese elettriche</i>							
<i>Prese elettriche ricarica bici</i>							
<i>Porta bagagli</i>							
<i>Tavolini</i>							
<i>Climatizzazione illuminazione LED</i>							
<i>Contapersone</i>							
<i>Alimentazione</i>							

<i>Peso assiale</i>							
<i>Velocità max</i>							
<i>Accelerazione m/s<sup>2</sup></i>							
<i>Porte automatiche per lato</i>							
<i>Larghezza porte</i>							

## MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

Trenitalia provvede alla manutenzione del materiale rotabile oggetto del contratto, la cui stima è contenuta nel PEF. La manutenzione si distingue in:

a) **manutenzione programmata**, suddivisa in:

- “**manutenzione di 1° Livello**”, di tipo conservativo, volta a ridurre la probabilità di guasto o degradazione del funzionamento di un’entità o di un componente. Detta tipologia di manutenzione mira a preservare i degni degli standard prestazionali che l’utilizzo del materiale provoca.
- **manutenzione di 2° Livello o manutenzione Ciclica**”, è effettuata in Officine (OMC) appositamente strutturate ed organizzate con personale specialistico. Detta tipologia di manutenzione è effettuata allo scopo di ripristinare le condizioni di qualità e affidabilità originari, preservando la vita utile dei mezzi, è - Essa ha impatti economici più significativi di quella di 1° Livello e può avere tempi di realizzazione lunghi.

La frequenza delle operazioni di manutenzione programmata dipende dalla percorrenza chilometrica effettuata dai mezzi e orientativamente il 1°livello comprende tutte le manutenzioni effettuate entro 1.000.000 – 1.250.000 km, arrivati ai quali i rotabili sono inviati al 2°Livello di manutenzione.

b) **manutenzione correttiva**, effettuata a seguito della rilevazione di un’avaria, anche potenziale, volta a consentire che il bene possa proseguire di assolvere alla funzione sua propria.

Negli ultimi anni si è affiancata – in fase di sperimentazione - la manutenzione predittiva che valuta e preserva la vita utile di alcuni singoli componenti principali, consentendo di modificare le scadenze manutentive programmate in ragione dello stato del singolo assieme, con effetti positivi sulla regolarità di esercizio e sulla disponibilità dei rotabili con conseguente efficientamento dei costi.

Trenitalia fornisce entro la fine di marzo di ogni anno i dati consuntivati, relativi alle ore di manutenzione dei rotabili oggetto del CdS riguardanti il 1° livello, dell’anno precedente. Tali dati, senza sostanziali modifiche di asset e o interventi impattanti/specifici, costituiscono riferimento per la stima delle ore di manutenzione programmata dell’anno corrente.

**Tabella 2 – manutenzione rotabili**

<i>Tipologia</i>	Loco E464	Carrozze PR	Semipilot a PR trasporto Bici	Aln668	ATR220 SWING	Minuetto D	Minuetto E
<i>Quantità</i>							
<i>Anzianità media al 01/01/20xx</i>							
<i>ore Manut. progr. Anno precedente</i>							

## ALLEGATO 10

### PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA DI ESERCIZIO

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

Step	Scadenza	Attività
1	10 Marzo	Trenitalia e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'orario del successivo mese di dicembre.
2	Entro il mese di aprile <i>(scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo Rete-PIR)</i>	Trenitalia presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	Mese di luglio  Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI  <i>(scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo Rete-PIR)</i>	Trenitalia trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e Trenitalia concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nel caso sia necessario presentare osservazioni al GI.
4	Fine luglio	La Regione invia a Trenitalia un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che Trenitalia invierà al GI entro la prima settimana di agosto (scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo Rete-PIR).
5	Mese di novembre  Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI  <i>(scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo Rete-PIR)</i>	Trenitalia trasmette alla Regione il progetto orario definitivo nazionale approvato dal GI.

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

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

**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”

## ALLEGATO 11

### REGOLAMENTO DEL COMITATO TECNICO DI GESTIONE

#### Componenti del Comitato

Il Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di Servizio per il Trasporto Pubblico Ferroviario di Interesse Regionale e Locale nella Regione Basilicata tra Regione Basilicata e Trenitalia S.p.a. anni 2022 –2031 è costituito da:

- a) due rappresentanti di Trenitalia, tra cui il Direttore Regionale
- b) due rappresentanti della Regione, a cui spetta la nomina del Presidente.

Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione Basilicata, nominato nell'ambito della prima seduta, che provvede alle convocazioni anche su richiesta di Trenitalia.

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

#### Regole di composizione

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

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

La partecipazione ai lavori del Comitato non comporta riconoscimento di compensi o gettoni di presenza a valere su risorse del Contratto.

#### Compiti del Comitato

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

Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti nell'ambito del Comitato, da esperire entro il termine di 60 giorni o nel maggior termine definito dalle Parti.

#### Decisioni

Le decisioni del Comitato sono prese a maggioranza dei voti.

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

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

#### Verbale

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

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

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

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

#### Convocazione del Comitato

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

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

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

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

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

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

Nel caso in cui una Parte proponga la convocazione di una seduta del Comitato per più di due volte senza esito, decorsi 30 giorni dall'ultima richiesta, la Parte richiedente potrà comunque dare seguito e adottare direttamente gli atti conseguenti, senza conseguenze in capo alla Parte diligente.



# ALLEGATO 12

## SCHEMA DELLA CARTA DEI SERVIZI

Trenitalia predispone annualmente la carta dei servizi relativa ai servizi ferroviari di cui al presente Contratto di Servizio. Di seguito lo schema della carta:

### **Presentazione dell'Azienda**

#### **I Principi Fondamentali**

Sicurezza del viaggio  
Sicurezza dei passeggeri  
Uguali diritti  
Continuità del servizio  
Partecipazione  
Efficienza ed efficacia  
Qualità del servizio

#### **Informazioni sintetiche sui servizi offerti**

I servizi regionali  
L'offerta – Novità  
L'orario e le proposte commerciali  
Intermodalità  
La flotta  
Interruzioni programmate  
Quello che bisogna sapere per viaggiare in treno  
È obbligatorio avere un titolo di viaggio  
Comprare biglietti e abbonamenti per viaggi all'interno della regione o da una regione all'altra  
Scegliere i biglietti o gli abbonamenti  
Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM)  
La Carta Blu  
Biciclette e dispositivi per la micromobilità elettrica  
Bagagli a mano  
Animali sui treni  
Biglietto singolo regionale acquistato on line (sito Web e Mobile Trenitalia.com e App Trenitalia)  
Nuovo biglietto digitale regionale  
App Trenitalia

#### **Dialogare con Trenitalia durante l'esperienza del viaggio**

Digital caring

Profili dedicati sui principali Social Network – Circolazione, offerte e servizi, normativa  
App Trenitalia e Smart Caring – Circolazione  
Sito web Viaggiatreno - Circolazione

## **Obiettivi**

### **Aspetti relazionali con Trenitalia**

Riconoscibilità e Presentabilità  
Comunicare con Trenitalia  
Per saperne di più  
Servizi in stazione assicurati da RFI (Rete Ferroviaria Italiana)

### **Tutela dei passeggeri**

#### **ULTIMO COLLEGAMENTO DELLA GIORNATA, RIMBORSI, INDENNITÀ, RECLAMI, BONUS ED ASSISTENZA DURANTE IL VIAGGIO**

Rimborsi di biglietti o abbonamenti non utilizzati  
Diritto all'indennità per biglietto singolo (tariffa regionale e con applicazione sovraregionale)  
Diritto all'indennità per titolari di abbonamento  
Diritto all'indennità per persone a ridotta mobilità (PRM)  
Biglietto globale – indennità da ritardo per combinazioni di viaggio miste Trenitalia  
Come richiedere i rimborsi e le indennità  
Gli interventi di assistenza

#### **RECLAMI**

Diritto all'indennizzo in caso di ritardo della risposta

#### **LA CONCILIAZIONE PARITETICA**

Reclami all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

#### **RENDICONTAZIONE DEI RECLAMI**

#### **COPERTURA ASSICURATIVA**

### **I Diritti ed i Doveri del passeggero**

#### **SUGGERIMENTI PER UN VIAGGIO SICURO**

### **Ricerche di mercato e Customer Satisfaction**

#### **RISULTATI ANNUALI DEI PRINCIPALI FATTORI DELLA QUALITÀ DEL VIAGGIO**

**Elenco e recapiti delle Associazioni** (fornito dalla Regione)

## **ALLEGATO 13**

### **PIANO DI INTERVENTO RELATIVO A SERVIZI SOSTITUTIVI IN CASO DI SOPPRESSIONE TOTALE O PARZIALE DELLE CORSE**

ex Delibera ART 16/2018 - Misura 7

#### **Obiettivi ed impegni**

Il Piano è relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un “adeguato servizio sostitutivo”, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse.

In particolare, il Piano definisce:

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

#### **Casistiche di disservizio**

Con riferimento all'art. 5 comma 9 del presente Contratto di Servizio, si individuano due casistiche di disservizio che determinano differenti modalità di sostituzione:

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

L'autoservizio sostitutivo del treno soppresso può prevedere il ricorso ad autobus, a taxi e al Noleggio con Conducente (NCC), in funzione del numero e delle caratteristiche dei viaggiatori.

#### **Procedure adottate – documentazione di riferimento**

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

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

Inoltre Trenitalia ha scelto di certificarsi secondo il documento normativo “Biosafety Trust Certification” (BSC), certificazione del sistema di gestione della prevenzione e controllo delle infezioni, elaborato dall'organismo di certificazione Rina S.p.A.. Tale certificazione è integrata con gli altri standard del sistema di gestione. La BSC consente a Trenitalia di offrire un servizio sempre più di qualità, minimizzando i rischi di diffusione delle infezioni nei luoghi di aggregazione pubblici e privati e garantisce una maggiore reattività in caso di accidentale infezione.

Con riferimento ai servizi sostitutivi è stata emessa dalla Direzione Business Regionale (DBR) di Trenitalia la Istruzione Operativa 05 (ultima versione del 03 settembre 2021) “*Gestione del processo di progettazione e controllo degli autoservizi presso le Direzioni Regionali e Provinciali della DBR*”, recepita dalla Direzione Regionale Basilicata con propria Istruzione Operativa.

Inoltre, in merito all'informazione alla clientela a bordo treno, la DBR ha emesso la Circolare n. 1/2009 “*Attribuzioni del personale di accompagnamento*”, aggiornata nel 2012, che individua modalità e tempi di informazione alla clientela, per garantirne la completezza e la tempestività.

Per il recupero di un treno fermo in linea Trenitalia ha emesso la Comunicazione Organizzativa 281 dell'Amministratore Delegato del luglio 2008 “*Sistema di Soccorso: gestione dei mezzi di soccorso per il recupero dei rotabili e lo sgombero dell'infrastruttura ferroviaria del Gestore RFP*”, integrata dalla Direzione Tecnica di Trenitalia con la Disposizione Esercizio Impresa Ferroviaria (DEIF) 34.7, revisionata a maggio 2019 - “*Disposizioni per il recupero dei treni fermi in linea per anomalie che ne impediscono il proseguimento*”.

Trenitalia affida a Busitalia Rail Service, partecipata al 100% da Busitalia Sita Nord, impresa del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Spa, gli autoservizi sostitutivi in caso di interruzioni e soppressioni accidentali anche parziali, qualora Busitalia Rail Service non riesca a svolgere direttamente il servizio si avvale di fornitori sub-affidatari individuati tra gli iscritti ad un Sistema di Qualificazione ai sensi del vigente Codice dei Contratti Pubblici.

In caso di indisponibilità dei vettori iscritti al Sistema di Qualificazione e in considerazione della necessità di sopperire all'emergenza in tempi rapidi, Busitalia Rail Service ricorre anche ad altri operatori qualificati del settore.

Nel caso di ricorso a taxi o NCC, si acquistano servizi diretti dai gestori autorizzati presso le località interessate.

L'attivazione degli autoservizi sostitutivi, in occasione di eventi accidentali che interferiscono con la regolare circolazione dei treni, e che ne determinano la soppressione, è affidata alla Sala Operativa Regionale (SOR), che provvede ad attivare il Fornitore di Autoservizi.

## **Programmazione del Servizio Sostitutivo**

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

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

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

In particolare:

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

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

In particolare, occorre tener conto che, in base alla procedura in uso, il macchinista - con la modulistica e la strumentazione attualmente a disposizione - ha bisogno di almeno 15 minuti per poter accertare l'effettiva impossibilità del treno a proseguire. Una volta confermati il fermo e la necessità di sostituzione, la SOR attiva la procedura di individuazione del servizio sostitutivo: individuata la disponibilità, il Fornitore si attiva con l'invio dei mezzi sul luogo richiesto da cui far partire il servizio di autosostituzione,

che potrebbe essere anche molto distante dal luogo dove stazionano i mezzi da utilizzare per la sostituzione.

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

- l'eventuale numerosità dei passeggeri a bordo, che è direttamente più che proporzionale alla difficoltà di operare un intervento tempestivo;
- la scarsa capillarità dei depositi autobus delle imprese di trasporto su gomma operanti nel territorio, che rendono pertanto lunghi i percorsi di invio;
- le condizioni di traffico che, soprattutto per i collegamenti con centri urbani di regioni limitrofe (Napoli, Salerno, ...), rendono imprevedibili i tempi di arrivo sul luogo dei servizi sostitutivi;
- i percorsi stradali che, in determinati bacini di traffico ferroviario, rendono più lungo il viaggio stradale rispetto a quello ferroviario (del treno successivo, ancorché non previsto entro i 30 minuti);
- la stagionalità, il giorno feriale o festivo in cui avviene la sostituzione;
- l'orario della richiesta di intervento, che laddove coincida con la fascia di maggior utilizzo dei bus da parte dello stesso Fornitore per propri servizi o orari notturni, non consente un intervento tempestivo.

Alla luce di quanto sopra è stato, pertanto, condiviso con la Regione che, in un percorso progressivo, il tempo di intervento per il primo periodo (di tre anni) sia posto pari a:

- 60 minuti per la linea FR1;
- 60 minuti per la linea FR2.

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

### **Modalità di accesso al servizio sostitutivo**

I bus sostitutivi sono identificabili da un'apposita segnaletica riportante “*Servizio sostitutivo Trenitalia*”. Laddove possibile per le condizioni stradali e di sicurezza del viaggiatore, l'autobus effettua la fermata nei pressi della stazione/fermata ferroviaria; se distante, è affissa apposita informazione statica in stazione, riportante il punto di fermata dell'autobus.

Nell'allegato 1 “Punti di fermata dei bus sostitutivi distanti dalla stazione/fermata ferroviaria”, è riportata il punto di fermata del servizio sostitutivo in corrispondenza della stazione/fermata ferroviaria. In caso

di assenza del livello minimo di sicurezza stradale o di inaccessibilità connessa alla viabilità, in assoluto o in relazione alla dimensione degli automezzi sostitutivi, il punto di fermata del servizio sostitutivo è stato individuato nella più prossima area utile. Laddove nemmeno ciò sia possibile, la Regione si farà promotrice con l'amministrazione competente affinché siano realizzate le necessarie condizioni di sicurezza e segnaletica in punti di fermata prossimi alla stazione/fermata ferroviaria.

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

Il viaggio in autobus sostitutivo è considerato di seconda classe. Nel caso di PMR con impossibilità a viaggiare con autobus, viene predisposto dalla SOR un servizio dedicato con Taxi/NCC.

In caso di ultimo collegamento della giornata, qualora non fosse possibile assicurare il trasporto a destino con servizio sostitutivo di qualsiasi tipologia, viene garantito il pernottamento presso un hotel individuato dalla SOR.

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

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

In particolare, la clientela viene informata:

- a bordo treno: il capo treno riceve le informazioni dalla SOR, che ha cura di tenerlo costantemente aggiornato sulla situazione; per i passeggeri a bordo del treno, l'informazione viene fornita dal personale di bordo, sia con il ricorso al sistema di sonorizzazione a bordo treno OBoE, sia personalmente, attraversando le carrozze, avendo particolare cura per le persone con menomazioni uditive.

Il personale di bordo assicura, non appena ne sia reso edotto, l'informazione circa la causa della soppressione, l'indicazione delle modalità di sostituzione e delle motivazioni che hanno portato alla soppressione stessa; la prima informazione, anche se non completa, viene fornita appena il treno è fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti e successivamente si provvede all'aggiornamento ogni 15 minuti;

- in stazione: l'informazione viene fornita dal Gestore dell'Infrastruttura attraverso annunci sonori e i monitor, laddove presenti;
- attraverso il sistema di informazione "*smart caring*", disponibile tramite App Trenitalia, previa attivazione delle notifiche per i treni di interesse, che consente di essere informati sulle condizioni di viaggio su tutta la linea, permettendo di sapere se la circolazione dei treni è interrotta o perturbata, nonché le ragioni del disagio;

- sulla pagina Infomobilità, raggiungibile dal *link* “Infotraffico” presente sulla *homepage* del sito t.com e tramite l’App di Trenitalia, ove è possibile verificare in tempo reale lo stato del traffico ferroviario nazionale, l’andamento del proprio treno, possibili interruzioni di linea, cancellazioni nonché l’istituzione di eventuali servizi sostitutivi.

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

## **Condizioni di assistenza ai passeggeri**

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

Qualora il treno maturi un ritardo di oltre 60 minuti, laddove possibile, vengono messi a disposizione dei clienti, a bordo o in stazione all’arrivo, generi di conforto.

In caso di anomalità prolungata, la Direzione Regionale predispone anche presidi di informazione ed assistenza, anche ricorrendo, laddove possibile, alle squadre di Customer Care Regionale.

Da maggio 2021 è attivo il canale *Instagram* “Trenitalia Regionale” dove, 7 giorni su 7 dalle ore 7 alle ore 21, è dedicato un servizio di *Social Caring* per rispondere ai clienti che, tra le altre, necessitano di informazioni su anomalità di circolazione e servizi sostitutivi. Da giugno 2022 attiva anche la pagina Facebook ‘Il regionale di Trenitalia’.

Con l’obiettivo di rendere maggiormente efficace ed efficiente il processo di assistenza alla clientela, a partire dall’anno 2022, è operativa la Customer Room Regionale, una struttura operativa per il presidio delle attività di informazione e customer care svolte nei singoli territori regionali che, operando a stretto contatto con le relative Sale Operative Regionali, coordina le attività dei presidi di personale sul territorio e dell’informazione al pubblico sui canali aziendali, con particolare riferimento all’infomobilità e al supporto dei flussi di social media caring. Per la Basilicata l’attività viene svolta in service dalla Customer Room Puglia.

## **Interventi di sviluppo**

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

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

## **Costi e modalità di finanziamento**



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

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

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

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

## **Monitoraggio**

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

## **Revisione ed aggiornamenti**

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

### **ALLEGATO 1 - Tabella “Punti di fermata dei servizi sostitutivi distanti dalla stazione/fermata”**

<b>STAZIONE</b>	<b>PUNTO DI FERMATA</b>
BUCCINO	Bivio di stazione. Punto di fermata segnalato a 200mt dalla stazione.
MELFI	Terminal bus viale G. D'Annunzio di fronte alla stazione (150 mt).
NAPOLI CENTRALE	Terminal bus Corso Armando Lucci.
PIETRAGALLA	Bivio di stazione, SS 93. Punto di fermata segnalato.
POTENZA MACCHIA ROMANA	Fermata di fronte alla stazione.
POTENZA SUPERIORE	Via Angilla Vecchia, Sottopasso FS.
POTENZA UNIVERSITA'	Via dell'Ateneo Lucano, fermata Urbana.
SICIGNANO DEGLI ALBURNI “O CAMIONISTA”	Località San Licandro. Terminal bus ristorante "O' CAMIONISTA"

## ALLEGATO 14

### PIANO DI INTERVENTO VENDITA ED INFORMAZIONI

ex Delibera ART 16/2018 - Misura 11

#### **Obiettivi ed impegni**

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

L'attuale sistema di informazione e vendita commerciale è caratterizzato da un elevato livello di capillarità, sia dei canali di vendita diretta sia indiretta.

Le scelte operate negli anni hanno saputo sposare un progressivo efficientamento dei costi unitamente all'incremento dei punti vendita, grazie alle strategie commerciali adottate, alle nuove tecnologie disponibili e agli investimenti operati.

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

In tal senso, è obiettivo di Trenitalia e della Regione raggiungere la progressiva piena rispondenza alle previsioni della suddetta Delibera, limitando il più possibile - e circoscrivendolo quindi a casi limite - l'acquisto a bordo senza maggiorazione, che non si coniuga con le politiche di controlleria, sicurezza e lotta all'evasione poste in essere già negli ultimi anni.

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

In particolare gli obiettivi del presente Piano di Intervento sono relativi a:

#### **1) INCREMENTO DEL LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ COMMERCIALE**

Porre in essere tutte le azioni che possano nel breve e medio/lungo periodo (in forza degli interventi e secondo le tempistiche dettagliate nel prosieguo) assicurare che le stazioni/fermate ricadenti nel territorio regionale della Basilicata siano dotate di almeno un canale di vendita a terra, salvo i casi limite, considerato che il canale di vendita *on line* è già sempre assicurato.

#### **2) INCREMENTO DELLA VENDITA DIGITALIZZATA**

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

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

In tale ottica negli ultimi due anni Trenitalia ha attivato nuovi sistemi di pagamento collegati alla vendita su mobile (p.es. pagamento tramite l'utilizzo del credito telefonico, pagamento mediante sistemi innovativi tipo apple-pay, etc) in collaborazione con i maggiori player nel settore della telefonia (TIM, Vodafone, Wind-3) e dei circuiti di pagamento.

In un'ottica di sempre crescente telematizzazione, Trenitalia intende incrementare le possibilità di acquisto digitale e, pertanto, ha pianificato di implementare ulteriormente i propri sistemi di vendita, con l'obiettivo di supportare il viaggiatore nella scelta e nella finalizzazione del viaggio *door to door*.

### **3) REALIZZAZIONE DELL'EFFICIENTAMENTO DEL PROCESSO DI VENDITA**

L'obiettivo di incremento dell'accessibilità commerciale che il Piano si pone di realizzare è perseguito puntando a contemperare le esigenze di efficientamento del processo di vendita che Trenitalia persegue e del quale si è tenuto conto nella redazione del Piano Economico Finanziario (PEF) allegato al Contratto di Servizio. Al fine di raggiungere tale equilibrio gli interventi, dettagliati nel prosieguo, sono stati previsti secondo tempistiche che consentono di perseguire l'efficientamento, ma che allo stesso tempo non danneggino la clientela alla quale la massima accessibilità commerciale è sempre garantita. Altri interventi potranno essere condivisi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, che dovrà determinare le condizioni per garantire l'equilibrio economico finanziario del Contratto.

### **4) RICERCA DELLA SOLIDITA' DELLA RETE DI VENDITA**

Gli interventi che secondo il presente Piano si intende porre in essere (dettagliati nel prosieguo) hanno l'obiettivo di assicurare una rete di vendita che sia anche adeguata alle condizioni e situazioni socio-territoriali e demografiche. In particolare, sono state esaminate le singole realtà e di conseguenza si è condiviso con la Regione che vi sono alcune stazioni non presidiate che sono particolarmente soggette ad atti di microcriminalità, quali vandalizzazioni, sabotaggi e furti con scasso (ad esempio, stazione di Ferrandina – Scalo Matera).

Per tali stazioni si è valutata pertanto l'opportunità di installare *self* “solo *Pos*”, evitando la collocazione di “biglietterie *self service* completamente funzionanti” ai sensi della Delibera ART 16/2018 (*self service full*): ottemperare all'obbligo previsto dalla Delibera, a parità di altri tipi di azioni, esporrebbe non solo Trenitalia e il committente ad un possibile danno in termini economici, ma si tradurrebbe anche in un possibile danno all'utenza, alla quale sarebbe nei fatti impedito l'utilizzo del canale di vendita vandalizzato/sabotato/derubato. Qualora si dovessero riscontrare maggiori criticità rispetto a quanto sopra descritto, si condividerà eventualmente l'opportunità di procedere con una riallocazione delle *self*.

In tali impianti non presidiati, ove possibile, Trenitalia si propone di garantire l'accessibilità commerciale facendo ricorso al canale di vendita indiretta (non direttamente gestito da Trenitalia, di cui alla rete di vendita facente capo alle agenzie di viaggio e ai Punti Vendita), sempre affiancato dal canale telematico o comunque disintermediato.

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

Trenitalia assicura, attraverso i propri canali di vendita diretta intermediata e disintermediata che adottano la piattaforma di vendita PICO di Trenitalia, l'informazione utile ai viaggiatori per conoscere, programmare e scegliere il proprio viaggio, secondo i diversi parametri di gradimento.

La restante rete di vendita si configura di fatto come una rete di distribuzione, laddove il viaggiatore si reca avendo già pianificato il proprio itinerario di viaggio. Peraltro, al momento, tale rete di vendita è limitata al solo prodotto regionale, caratterizzato da una tariffa definita dalla Regione e per i viaggi fra due o più regioni dalla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome e da un viaggio senza prenotazione; In ordine a quest'ultimo punto, a seguito delle implementazioni rese necessarie in occasione della emergenza epidemiologica, è in corso di sperimentazione per alcuni treni regionali, un sistema di contingentamento.

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

### **Procedure adottate – documentazione di riferimento**

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

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

Inoltre Trenitalia ha scelto di certificarsi secondo il documento normativo "Biosafety Trust Certification" (BSC), certificazione del sistema di gestione della prevenzione e controllo delle infezioni, elaborato dall'organismo di certificazione Rina S.p.A. Tale certificazione è integrata con gli altri standard del sistema di gestione. La BSC consente a Trenitalia di offrire un servizio sempre più di qualità, minimizzando i

rischi di diffusione delle infezioni nei luoghi di aggregazione pubblici e privati e garantisce una maggiore reattività in caso di accidentale infezione.

Di seguito la documentazione di riferimento di Trenitalia per la Vendita e l'Informazione:

- Comunicazione Organizzativa (CO) n. 449 della Direzione Amministrazione Finanza e Controllo del 28/08/2014 “*Procedura di Vendita Diretta*”;
- Istruzione Operativa della Divisione Passeggeri Regionale – Commerciale Regionale 02 “*Gestione della Vendita Diretta della Divisione Passeggeri Regionale*”;
- Istruzione Operativa della Divisione Passeggeri Regionale – Commerciale Regionale 01 “*Gestione delle ETS 82-100-105 della Divisione Passeggeri Regionale*”;
- CO n. 244.1 della Direzione Pianificazione Industriale del 1° aprile 2008 “*Gestione della comunicazione alla clientela in caso di variazioni programmate della circolazione ed eventi particolari*”.
- DPR.DRBA.IO.08 Rev. 1 del 07/07/2021 “Gestione delle informazioni alla clientela”.

## **IL CONTESTO DI RIFERIMENTO**

### **Ricognizione del sistema di vendita relativo al perimetro contrattuale**

Al momento della stesura, in Basilicata, la rete di vendita è costituita da:

- n. 3 biglietterie di stazione;
- n. 13 biglietterie *self service* (BSS) (n. 12 di tipo *full* “banconote+monete+Pos”, e n. 1 “solo Pos”);
- 601 punti vendita esterni.

A fronte di n. 34 stazioni/fermate che espletano servizio viaggiatori nel territorio regionale, n. 15 impianti risultano essere dotati di adeguata rete di vendita a terra, mentre le restanti n. 19 stazioni/fermate, in ragione della ridotta frequentazione, ne risultano prive (Allegato 1 “*Rete di vendita*”).

Si rappresenta che le n. 19 stazioni/fermate prive di adeguata rete di vendita hanno una frequentazione (in termini di rapporto tra numero passeggeri serviti in stazione e numero dei passeggeri serviti in Basilicata) mediamente al di sotto del 9% (fonte: dati di frequentazione relativi al mese di settembre dell'anno 2021 valutata in un giorno feriale medio).

### **Ricognizione del livello delle informazioni**

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

## Informazioni pre-viaggio statiche e dinamiche

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

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

Le informazioni fornite da Trenitalia attraverso i canali biglietterie in stazione, contact center, sito internet, canale Mobile/APP e Agenzie di Viaggio sono rispondenti a quanto disposto dalla richiamata Delibera; al momento si registra una parziale rispondenza in relazione alle biglietterie Self Service (punto 4 della tabella), per la quale si rimanda alla sezione “Informazione - AZIONE *Biglietterie Self Service*”.

Con riferimento ai Punti Vendita Terzi, pur riconoscendone l'importanza in termini di accessibilità commerciale sul territorio per i viaggiatori, la considerazione del ruolo di distributori e l'attuale dotazione elettronica ne fa registrare una parziale rispondenza. Rispetto a quanto evidenziato, considerata l'importanza del canale in termini di accessibilità commerciale sul territorio per i viaggiatori, si condivide

con la Regione l'obiettivo di perseguire progressivamente il pieno allineamento a quanto disposto dalla Delibera ART 16/2018.

### Informazioni durante il viaggio statiche

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

Le informazioni statiche fornite da Trenitalia sono rispondenti a quanto disposto dalla richiamata Delibera.

Con riferimento all'informazione relativa a "indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza nei confronti dell'IF" e "procedure per presentazione di reclami all'Autorità di Regolazione dei Trasporti", Trenitalia ha redatto un avviso in lingua italiana/inglese (del contenuto di cui all'Allegato 2 - "Informazioni statiche a bordo"), diffuso a bordo treno. Inoltre nelle risposte ai reclami della clientela è riportata la seguente dicitura "E' possibile presentare segnalazioni all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ai sensi del Regolamento (CE) n°1371/2007 relativo ai diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, mediante il Sistema Telematico di Acquisizione Reclami (SiTe), accessibile dal sito [www.autorita-trasporti.it](http://www.autorita-trasporti.it) ovvero inviando l'apposito "Modulo di reclamo" - disponibile sullo stesso sito internet dell'ART - all'indirizzo di Via Nizza 230, 10126 Torino, o tramite posta elettronica all'indirizzo [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)".

Le predette comunicazioni sono in fase di aggiornamento ai sensi del Regolamento (UE) 782/2021.

### Informazioni durante il viaggio dinamiche

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

Trenitalia ha adottato procedure per garantire la conformità a quanto disposto dalla richiamata Delibera. In occasione di avvenimenti che determinino anomalie alla circolazione, alla clientela sono fornite tempestivamente informazioni puntuali, esaustive ed aggiornate, sino al compiuto ripristino della regolarità del servizio.

In particolare, a bordo treno, l'informazione viene fornita dal personale di bordo, sia con il ricorso al sistema di sonorizzazione a bordo treno OBoE, sia personalmente, attraversando le carrozze, avendo particolare cura per le persone con menomazioni uditive.

Il personale di bordo assicura, non appena ne sia reso edotto, l'informazione circa la causa della soppressione, l'indicazione delle modalità di sostituzione e delle motivazioni che hanno portato alla soppressione stessa; la prima informazione, anche se non completa, viene fornita appena il treno è fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti e successivamente si provvede all'aggiornamento ogni 15 minuti.

Inoltre, sulla pagina Infomobilità, raggiungibile dal *link* "Infotraffico" presente sulla *homepage* del sito *trenitalia.com* e tramite l'App di Trenitalia, il viaggiatore può verificare in tempo reale lo stato del traffico



ferroviario nazionale, l'andamento del proprio treno e consultare le modifiche programmate alla circolazione in funzione dei lavori del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria.

### **Interventi operativi di periodo**

Breve termine: 1-3 anni (2022 - 2024)

## **INTERVENTI SULLA RETE DI VENDITA DIRETTA**

Si prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta attraverso le biglietterie ed un potenziamento dei canali ad esse alternativi (quali sito Trenitalia, App Trenitalia, biglietterie self service, Punti Vendita Terzi, agenzie di viaggio), elaborati anche alla luce della progressiva digitalizzazione dell'acquisto dei titoli di viaggio.

Alla luce della condivisione delle azioni di seguito esplicitate, le Parti confermano gli obiettivi dichiarati nell'Allegato 6 “*Condizioni Minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime*” ovvero procederanno nell'ambito del Comitato Tecnico a valutarne l'eventuale necessità di allineamento.

### **AZIONE - Efficientamento della rete di vendita diretta**

In ottica di efficientamento della rete di vendita diretta previsto nel PEF, coerentemente con quanto esplicitato nell'Allegato 2 Servizi Connessi al Trasporto, Trenitalia sta riconfigurando la rete di vendita in *Flagship store* e *Classic store* a livello nazionale secondo la seguente ripartizione:

- *Flagship store*: saranno valorizzate quelle biglietterie che si raffigurano come centro di interscambio, posizionate in capoluoghi di provincia/regione;
- *Classic store*: saranno valorizzate quelle biglietterie che si configurano come centro urbano o di attrazione turistica. I due *cluster* individuati differiranno in merito ai servizi offerti e attività svolte.

I *Flagship store* garantiranno servizi di vendita, secondi contatti e assistenza ai clienti; i *Classic store* garantiranno servizi di vendita e secondi contatti ai clienti.

Vengono inoltre valorizzate alcune biglietterie a vocazione turistico – stagionale, le cd. “*Seasonal store*”, che garantiscono servizi di vendita e secondi contatti in periodo di apertura limitato.

Al momento in Basilicata sono attive le biglietterie di Potenza C.le (che sarà configurata come *Flagship Store*) e le biglietterie di Metaponto e Maratea (entrambe configurate come *Seasonal Store*).

Le parti valuteranno un ridisegno della rete di vendita in occasione dell'apertura della nuova rete ferroviaria Ferrandina-Matera nonché della configurazione di possibili centri di interscambio per i servizi del Trasporto Pubblico Locale.

### **AZIONE – Ampliamento delle attività della rete di vendita indiretta (Punti Vendita Terzi)**

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

Tale *upgrade* consentirà quindi ai PVT di svolgere per la clientela non più un ruolo di semplice distributore ma di biglietteria.

#### **AZIONE – Miglioramento esperienza di viaggio: personalizzazione fase di acquisto**

Trenitalia ha avviato uno studio per consentire al viaggiatore di personalizzare le proprie esigenze di viaggio e conseguentemente avere restituite dal sistema di vendita le soluzioni adeguate ai propri bisogni. A titolo d'esempio, il viaggiatore con bici al seguito, potrà impostare in fase di acquisto tale requisito e visualizzerà così le sole combinazioni di viaggio che consentono il trasporto della bicicletta.

#### **AZIONE - Sviluppo vendita prodotti sulla piattaforma PICO (es. titoli integrati)**

La piattaforma di vendita PICO gestisce centralmente tutti i sistemi di vendita diretti Trenitalia e il sistema di controllo e verifica a bordo treno, nonché, con appositi sistemi di interfacciamento, con altre reti informatiche di distribuzione, come nel caso delle attività commerciali aderenti alle reti Sir Servizi in Rete 2001 Srl e Mooney Servizi SpA, attivi già da diversi anni e che hanno consentito di estendere la rete di vendita terza a circa 70.000 punti vendita in Italia.

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

Tale funzionalità consente di estendere i prodotti e quindi le possibilità di viaggio offerte dal motore di vendita, ampliando i confini di operabilità dall'offerta di Trenitalia a – potenzialmente – l'offerta di tutti i vettori di trasporto nazionali: Pico proietta il sistema di vendita Trenitalia quindi a portale nazionale della mobilità. Già oggi Pico offre soluzioni di vendita specifica per Trenord, Ferrovie del Sud Est e TrenitaliaTper con un buon riscontro da parte della clientela sia in termini di volumi di vendita che di soddisfazione.

Inoltre Trenitalia ha implementato a livello nazionale diverse soluzioni di viaggio combinate, che prevedono la vendita di segmenti di altre imprese di trasporto pubblico, anche su gomma o nave, sempre e comunque unitamente ad una tratta Trenitalia. In Basilicata sono numerose le interlocuzioni in corso con altri operatori, in primis la ferrovia regionale Ferrovie Appulo Lucane.

Trenitalia ha inoltre la possibilità di promuovere la commercializzazione anche di prodotti diversi dal trasporto, candidandosi a portale nazionale di intrattenimento e viaggio.

#### **AZIONE - Sviluppo canali di vendita disintermediata - canale di vendita TAP&TAP**

Trenitalia ha in corso di sviluppo un nuovo sistema di vendita diretta, denominato TAP&TAP, con il quale sarà possibile acquistare il proprio titolo di viaggio a tariffa regionale e con applicazione sovraregionale direttamente con la carta di credito, con un TAP nella stazione di partenza e un TAP nella stazione di arrivo, che si effettuerà alle validatrici e alle self service.

A seguito dell'esito positivo della sperimentazione, prevista nel corso del 2022 sulla direttrice Venezia – Verona, il nuovo canale di vendita sarà esteso progressivamente a tutti i servizi regionali di Trenitalia.

### **AZIONE - Sviluppo della rete di vendita digitalizzata – introduzione del biglietto digitale regionale e *self check in***

Con l'obiettivo di digitalizzare l'esperienza di acquisto e di viaggio, Trenitalia si è attivata per sviluppare il nuovo biglietto digitale regionale, che prevedrà anche l'introduzione della funzionalità di *self check in*, consentendo così anche il pieno allineamento delle modalità di utilizzo del biglietto sia per acquisti materializzati che digital. Il nuovo titolo di viaggio garantirà un'esperienza *paperless*, nonché la gestione della validazione in totale autonomia da parte del viaggiatore, riducendo la possibilità di evasione e frode. Con l'introduzione del *self check in*, il viaggiatore registrerà la sua presenza a bordo del treno scelto. Questo sistema consentirà di valorizzare lo spostamento e le abitudini di viaggio del passeggero, migliorando le azioni di assistenza in fase di viaggio e di secondo contatto. Lo sviluppo del *self check in* è propedeutico alla realizzazione delle iniziative “Biglietteria Green” e “Self Green”, che garantiranno la stessa esperienza di acquisto *full digital* dei canali *online* (B2C, Mobile, App).

### **AZIONE - Accessibilità alla rete di vendita: con il programma Mobility l'acquisto entra nella tua azienda.**

Con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo del treno nella mobilità collettiva sistemica casa-lavoro, il programma Mobility-Welfare prevede che Trenitalia proponga accordi commerciali con Aziende/Istituzioni per l'acquisto di abbonamenti per i propri dipendenti; le Aziende curano poi il recupero dei relativi importi nei confronti dei propri dipendenti disciplinandone, altresì, le modalità di rimborso.

In tale contesto, Trenitalia rappresenta alla Regione Basilicata la possibilità di sottoscrivere essa stessa specifico accordo commerciale al fine di offrire ai propri dipendenti un efficace strumento per la mobilità casa-lavoro. Tale possibilità potrà essere congiuntamente esplorata dalle Parti già nel corso del corrente anno.

### **AZIONE – Attività di post vendita: la Conciliazione Paritetica**

Nel marzo 2021 è stato siglato con le Associazioni dei Consumatori il Protocollo d'Intesa per l'avvio della Procedura di Negoziazione Paritetica per gli utenti del trasporto regionale. Il progetto, fortemente

sostenuto dal Gruppo FS e da Trenitalia, ha l'obiettivo di migliorare la qualità dei servizi offerti e di promuovere il dialogo con l'utenza. La procedura di conciliazione, infatti, offre ai passeggeri del trasporto regionale, non soddisfatti della risposta ad un reclamo, una soluzione rapida, semplice e gratuita per approfondire le loro contestazioni ed individuare, sulla base di criteri equitativi, la giusta composizione di eventuali controversie.

## **INTERVENTI SULL'INFORMAZIONE**

Trenitalia garantisce ai viaggiatori un adeguato sistema di informazione sia a terra che a bordo treno, nonché sul sito internet aziendale, mobile e app, in grado di supportare ed orientare il viaggiatore sia in condizioni di normalità che in situazioni di difficoltà ed anormalità di circolazione.

### **AZIONE – Rete di vendita: miglioramento della consultazione e geolocalizzazione**

Trenitalia, per agevolare la consultazione da parte dei viaggiatori della propria rete di vendita, ha adottato le seguenti azioni:

- miglioramento del contenuto informativo delle locandine già presenti nelle stazioni/fermate non dotate di adeguati canali di vendita (cioè sprovviste di biglietteria, anche self service “full”, oltre che sprovviste di un punto vendita terzo entro i 350 metri stazioni), inserendo al loro interno un rimando alla sezione “*Info utenti IC/ICN e Regionali*”, dedicata alla delibera ART 106/2018, presente sul proprio sito internet;
- realizzazione dell'indirizzo internet [www.puntivendita.info](http://www.puntivendita.info), *alias* della propria pagina “*punti vendita in Italia e all'estero*” [https://www.trenitalia.com/it/informazioni/punti\\_vendita.html](https://www.trenitalia.com/it/informazioni/punti_vendita.html), fornendone adeguata informazione attraverso le locandine, ulteriormente integrate con apposito riferimento;
- sviluppo del sistema di geolocalizzazione dei punti vendita, rendendo fruibili mappe online per conoscere il punto vendita più vicino in un raggio minimo di 350 metri, ampliabile a discrezione del passeggero a scaglioni progressivi (1km – 2,5km – 5km). La geolocalizzazione, è stata ulteriormente migliorata, rendendo fruibili sul sito <https://locator.ubiest.com/storeLocator/customers/trenitalia/biglietterie/>, gli orari di apertura e chiusura dei punti vendita autorizzati, grazie allo scambio dati con gli operatori Sisal e Tabaccai, i quali hanno proceduto all'aggiornamento delle anagrafiche dei punti vendita, raccolti nei rispettivi siti <https://locator.sisalpay.it/> e <http://serviziweb.tabaccai.it/trenitaliaitb/>.

Tale implementazione è fruibile anche dal personale di bordo mediante palmare, al fine di consentire al suddetto personale di effettuare le verifiche del caso.

Trenitalia, a seguito di tali aggiornamenti, ha attivato un nuovo servizio erogato tramite il call center gratuito - numero 800 89 20 21 – dedicato a fornire informazioni con riferimento alle stazioni/fermate

non dotate di adeguati canali di vendita. In tal caso, i passeggeri impossibilitati ad accedere all'informazione via web, possono telefonare al numero verde e ricevere informazioni dall'operatore circa l'indirizzo e gli orari di apertura del punto vendita terzo più vicino alla stazione oppure rispetto alla propria geolocalizzazione. L'operatore sarà in grado di fornire le informazioni consultando in tempo reale i siti Sisalpay e Tabaccai. Tale novità è stata veicolata attraverso i canali di informazione, ivi comprese le locandine sopracitate durante il 2022.

Nel corso del 2022 si procederà al monitoraggio e verifica delle nuove informazioni ai passeggeri, anche allo scopo di individuare forme di miglioramento.

#### **AZIONE - Rifacimento del *look and feel* delle stazioni, con rivisitazione degli spazi informativi.**

In linea con l'efficientamento della rete di vendita di cui sopra e il piano di messa in sicurezza degli ambienti da parte della Direzione Protezione Aziendale di Trenitalia, saranno rivisti gli spazi di biglietteria con un restyling generale interno ed esterno dei locali che possa fornire un lay-out unico e riconoscibile per tutta la rete di vendita. All'interno dei suddetti ambienti verrà garantita la fruizione dei servizi di assistenza alla clientela, anche grazie alla rivisitazione degli spazi informativi per adeguamento delle informazioni di cui alla Delibera ART 16/2018, con specifica installazione di bacheche (anche digitali) adibite all'informazione al cliente, con particolare riguardo alla promozione delle proposte *leisure*; oltre a prevedere tutti gli interventi necessari a garantire le norme di sicurezza con interventi di security e di riqualificazione degli ambienti. I costi di tale progetto non sono ancora stati quantificati, né sono state individuate le specifiche fonti di finanziamento.

#### **AZIONE - Sviluppo dell'informazione dinamica Smartcaring**

Con l'intenzione di dare seguito al processo evolutivo del sistema d'informazione alla clientela e nell'ottica di poter dare al cliente finale informazioni puntuali sullo stato della circolazione dei treni, nonché della linea, è stato implementato in App Trenitalia il servizio Smart caring. Attraverso notifiche push, a seguito di una sottoscrizione facile e veloce tramite App Trenitalia, i viaggiatori sono costantemente aggiornati sulle anomalie che superano i quindici minuti di ritardo del treno scelto e la rispettiva linea. Il servizio, che è già attivo dal 2018, si è sviluppato via via negli anni e al 2021 risultano collegate in Basilicata più di 650 persone.

#### **AZIONE – Sviluppo Social Caring digitale**

L'evoluzione del caring digitale si concretizza con i canali Instagram Trenitalia Regionale e Facebook “Il Regionale di Trenitalia” già attivi e con il lancio progressivo dei ulteriori profili social dedicati

#### **AZIONE – Informazione presso le biglietterie Self Service**

Per il canale biglietterie Self Service, è prossimo alla conclusione uno sviluppo tecnologico per l'arricchimento delle informazioni a favore dei viaggiatori.

I costi di tale implementazione sono stati già stimati e ricompresi nella voce relativa agli investimenti per tecnologia e aggiornamento del sistema PICO.

**AZIONE – Informazione a bordo treno – Nuovo portale regionale** Trenitalia ha introdotto, su parte della flotta circolante (Pop e Rock), un portale di bordo dinamico e interattivo, volto a fornire ai clienti contenuti legati all'esperienza di viaggio e di natura commerciale. Trenitalia sta valutando la possibilità di estendere tale funzionalità anche su altre tipologie di treni (es. Jazz, Swing, Allegro, Vivalto Serie 1) e di incrementarne le potenzialità attraverso l'implementazione della grafica, la personalizzazione dei contenuti su base regionale e l'integrazione con contenuti legati a *partner* commerciali. I costi di tale progetto non sono ancora stati quantificati, né sono state individuate le specifiche fonti di finanziamento.

#### **AZIONE – Informazione servizi per persone con disabilità**

Al fine di migliorare l'informazione al viaggiatore, Trenitalia ha avviato un progetto per superare l'attuale classificazione binaria dell'accessibilità dei treni (accessibile/non accessibile) per declinarla in più livelli: in una prima fase, avviata a giugno 2022, si prevedono due livelli, uno per i treni che dispongono di posto attrezzato per sedia a ruote, e il secondo per i treni che dispongono sia di posto attrezzato che di toilette accessibile con sedia a ruote.

In tal modo le persone con disabilità motoria, tramite la consultazione dell'Orario ufficiale e durante la ricerca della soluzione di viaggio, avranno ampliate le possibilità di viaggio, in funzione della durata del loro viaggio e dei servizi presenti a bordo.

Successivamente i livelli potranno essere ampliati con riferimento anche alla disabilità visiva e uditiva.

#### **AZIONE – Informazione e promozione: i *Travel Book***

Da diversi anni Trenitalia ha avviato attività mirate a promuovere i servizi ferroviari regionali per attività *leisure*; pertanto nel 2018, sono stati pubblicati i primi *Travel Book*, delle guide digitali, suddivisi per tematiche, consultabili e scaricabili dal sito t.com. Tali guide hanno come obiettivo quello di proporre alla clientela un'esperienza *leisure* attraverso l'utilizzo del treno, che grazie alla capillarità della rete ferroviaria, consente di raggiungere direttamente le località proposte.

Trenitalia, in accordo con Giunti Editore, ha messo a punto un'implementazione di tale progetto che ha portata alla pubblicazione nel 2022 di 21 Guide di viaggio, uno per singola Regione, acquistabili nelle 200 librerie Giunti. La collaborazione con l'editore prevedrà inoltre, nel prossimo futuro, la pubblicazione di guide tematiche che riprenderanno il *concept* utilizzato per la realizzazione dei *Travelbook* di Trenitalia.

## **AZIONE – Informazione e promozione: le collaborazioni**

Trenitalia ha avviato in forma sperimentale tutta una serie di collaborazioni con grandi nomi internazionali, quali Giro d'Italia, Lego e Amuchina.

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

### **Interventi di sviluppo di più lungo periodo**

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

Pertanto, sulla scorta delle attività definite nel breve periodo, si possono delineare le possibili linee di sviluppo successive, che saranno oggetto di una definizione puntuale in occasione delle revisioni del Piano.

#### **Linee di sviluppo:**

- sviluppo della modalità di acquisto digitalizzata, integrata con altri supporti multifunzione;
- ridisegno della rete di vendita diretta, sia in termini di biglietterie che di self service;
- Sviluppo rete di vendita terza.

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

#### **Costi e modalità di finanziamento**

Gli interventi descritti nel breve periodo sono ricompresi, in linea di massima, nel PEF. Laddove i costi degli interventi non sono ancora stati quantificati né sono state individuate le specifiche fonti di finanziamento, dovranno essere individuate tra le Parti.

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

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

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

### **Monitoraggio**

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

In relazione agli obiettivi di monitoraggio, si rappresenta che l'impatto del presente Piano sull'obiettivo ACV% (di cui all'Allegato 6 "*Condizioni Minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime*") sarà valutato nell'ambito della seduta di chiusura annuale del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto.

### **Revisione ed aggiornamenti**

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



## Allegato 1 - Rete Vendita Basilicata

<b>STAZIONE/FERMATA</b>	<b>Biglietteria Aperta 5 giorni la settimana</b>	<b>Biglietteria Self Service Full</b>	<b>Punto vendita autorizzato entro 350 metri</b>
Acquafredda			
Albano di Lucania			
Avigliano Lucania			X
Balvano-Ricigliano			
Baragiano-Ruoti		1	X
Barile			
Bella Muro		1	X
Bernalda			
Castel Lagopesole		1	
Ferrandina-Scalo Matera		1 (solo POS)	
Filiano			
Forenza			
Franciosa			
Grassano-Garaguso-Tricarico		1	X
Maratea*	X	1	
Marina di Maratea			
Melfi		1	
Metaponto*	X	1	X
Nova Siri-Rotondella			
Picerno			X
Pietragalla			
Pisticci			
Policoro-Tursi			
Possidente			X
Potenza Centrale	X	1	
Potenza Macchia Romana		1	
Potenza Superiore		1	X
Potenza Università		1	
Rionero-Atella-Ripacandida		1	X
S. Nicola di Melfi			
Salandra-Grottole			
Scanzano Jonico-Montalbano			
Tito			
Trivigno			

\**Seasonal store*: biglietterie aperte nel solo periodo estivo

NB: stazioni di Nova Siri-Rotondella, Policoro-Tursi e Scanzano Jonico-Montalbano Jonico, situate sulla linea Sibari – Metaponto, attive con offerta treni estivi nei soli mesi di luglio e agosto 2021.

## Allegato 2 - Informazioni statiche a bordo

### TRENITALIA INFORMA

È possibile presentare suggerimenti e reclami direttamente a Trenitalia dalla pagina dedicata sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), oppure compilando e restituendo apposito modulo disponibile presso le **biglietterie Trenitalia** e gli **Uffici di Assistenza** ubicati nelle principali stazioni.

Segnalazioni all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario (solo dopo aver inviato un reclamo a Trenitalia S.p.A. e decorsi i 30 giorni dall'invio), possono essere inoltrate tramite Sistema Telematico di acquisizione reclami (SiTe), oppure tramite apposito modulo all'indirizzo di Via Nizza 230, 10126 – Torino o posta elettronica [pec@pec.autorità-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorità-trasporti.it). Per ulteriori informazioni visita [www.autorità-trasporti.it](http://www.autorità-trasporti.it)

### INFORMATION FROM TRENITALIA

Customers can submit suggestions and complaints directly to Trenitalia through a dedicated page on the website [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com). Otherwise, **Trenitalia's ticket offices** and **Customer Service offices** - which may be found in all main stations – are provided with a form that customers can fill in and hand back to the mentioned offices.

Complaints may be lodged to the Transport Regulation Authority, pursuant to Regulation (EC) No. 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations (only upon prior submission of the relevant complaint to Trenitalia S.p.A. and after 30 days from said submission), through the latter's online tool for the drafting and filing of complaints (SiTe), or by sending a specially provided form to Via Nizza 230, 10126 – Torino, or certified mail at [pec@pec.autorità-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorità-trasporti.it). For further information visit the Authority's website at [www.autorità-trasporti.it](http://www.autorità-trasporti.it)

