SECONDO ATTO INTEGRATIVO AL CONTRATTO DI SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALI VELOCI E REGIONALI - SFR - PERIODO 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032

tra

l'Agenzia della Mobilità Piemontese in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Torino, Corso Marconi 10, codice fiscale 97639830013 e P.IVA 11745050010, rappresentata da Cesare Paonessa, che interviene ed agisce in qualità di direttore generale (di seguito denominata anche solo "Agenzia" o "AMP")

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 Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, Codice Fiscale e Partita IVA 05403151003, capitale sociale euro 1.655.363.500,00 i.v., iscritta al Registro delle Imprese di Roma, iscritta al R.E.A. al n. 883047, rappresentata dall'ing. Maria Annunziata Giaconia, in qualità di Direttore della Direzione Operations Regionale di Trenitalia (di seguito denominata anche solo "Trenitalia")

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

Premesso che

1. in data 01/10/2022, Trenitalia e l'AMP hanno sottoscritto il Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionali veloci e regionali SFR per il periodo 01/07/2022 - 30/06/2032 (di seguito anche solo "Contratto di Servizio");
2. nella medesima data Trenitalia e l'AMP hanno sottoscritto l'"Atto integrativo ai Contratti di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale in Piemonte" (di seguito solo "Primo Atto Integrativo");
3. l'Allegato 3 del Contratto di Servizio – "Piano raggiungimento obiettivi regolatori Piano Economico Finanziario" – prevede al Capitolo 19 la progressiva immissione in servizio di 19 complessi TTR di proprietà della Regione Piemonte a partire dal 2024;
4. successivamente alla stesura del PEF, poi allegato al Contratto di servizio, la Regione Piemonte ha valutato l'opportunità di conferire in proprietà al patrimonio dell'AMP i 19 elettrotreni TTR, sussistendo nel caso di specie un preminente interesse pubblico connesso all'esercizio delle funzioni in materia di trasporto locale costituito dalla necessità di assicurare la continuità dei servizi oggetto di trasporto pubblico su ferro, di evitare il depauperamento dei suddetti beni e l'incremento dei costi dei futuri interventi manutentivi per la rimessa in servizio nonché di ridurre i costi di rimessaggio;
5. con Deliberazione n. 1-4606 del 31/01/2022 la Giunta regionale ha disposto, ai sensi della legge regionale n.1/2000, il trasferimento all'AMP della proprietà, mediante conferimento al patrimonio dell'AMP medesima, di n. 07 elettrotreni tipo TTR ALe501-ALe 502;

6. con Deliberazione n. 8-7429 del 13/09/2023 la Giunta regionale ha disposto, ai sensi della legge regionale n.1/2000, il trasferimento all'AMP della proprietà, mediante conferimento al patrimonio dell'AMP medesima, di n. 12 elettrotreni tipo TTR ALe501-ALe 502;
7. con Determinazione Dirigenziale n. 959 del 12/12/2024, l'AMP ha approvato lo schema del "Verbale di consegna di n. 19 elettrotreni TTR (Ale501-Ale502)" fra l'Agenzia della Mobilità Piemontese e la Regione Piemonte - Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile Trasporti e Logistica e la Regione Piemonte - Direzione Risorse Finanziarie e Patrimonio;
8. al fine di impiegare i 19 treni TTR per l'espletamento dei servizi ferroviari di cui al Contratto di Servizio vigente, a partire dal mese di maggio 2022 sono state effettuate da AMP e Trenitalia verifiche preliminari all'immissione in esercizio da cui è emersa la necessità di attività di "manutenzione iniziale" (manutenzione ciclica per le scadenze previste, adeguamenti hardware e software finalizzati ad adeguare i veicoli sia a quanto previsto dall'autorizzazione alla messa in servizio rilasciata da ANSFISA che agli standard della flotta Trenitalia e, per alcuni rotabili, riparazioni ed interventi straordinari prima di essere utilizzati per il servizio ferroviario) e di adeguamento tecnico-normativo non previste né prevedibili in fase di redazione del PEF del Contratto di Servizio ma indispensabili per la messa in esercizio e dunque per l'effettuazione del servizio di trasporto ferroviario oggetto del Contratto.
9. nel mentre, in data 16/08/2023, come risultante dal Registro Nazionale di Immatricolazione (RIN) i treni sono stati messi nella disponibilità di Trenitalia che ne è divenuta Detentore e Soggetto Responsabile della Manutenzione (ECM);
10. pertanto, Trenitalia in qualità di Detentore ed ECM dei mezzi, nonché in quanto gestore del servizio ferroviario di cui al Contratto di Servizio, per poter impiegare tali mezzi deve sostenere ingenti maggiori oneri manutentivi non previsti né prevedibili nel PEF, che impattano sull'equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio e che devono trovare adeguata compensazione da parte di AMP;
11. a tal proposito AMP ha a disposizione risorse economiche pari a 37.904.116,50 euro, stanziate dalla Regione Piemonte con DD n. 3158/A1811B/2023 del 19/12/2023 e DD n.1448/A1800A/2024 del 10/07/2024 della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica;
12. l'AMP con nota prot. n° 0007067 del 03/06/2024 ha informato Trenitalia della disponibilità dell'importo di cui alla precedente premessa a copertura dei maggiori costi manutentivi stimati;
13. Trenitalia con nota prot. n. TRNIT-AD.DBR.DRPie\P\2024\0031912 del 09/08/2024 ha trasmesso alla Regione Piemonte e ad AMP la stima dei maggiori costi manutentivi pari a 32.931.739 euro IVA esclusa (escludendo l'attrezzaggio ERTMS ed eventuali ulteriori oneri derivanti dal ripristino delle vandalizzazioni subite dal materiale rotabile) nonché delle relative tempistiche di esecuzione;
14. AMP con nota prot. n° 0011226 del 03/09/2024 ha confermato che detta stima è conciliabile con la disponibilità economica assicurata dalla Regione Piemonte;
15. con determina n. 619 del 30/07/2025 il Direttore dell'Agenzia ha disposto di sottoscrivere con Trenitalia il presente secondo Atto Integrativo al Contratto di Servizio (di seguito solo "Secondo Atto Integrativo") secondo lo schema allegato alla stessa;

Tutto quanto sopra premesso

le Parti con il presente Secondo Atto Integrativo, nelle more della periodica revisione del PEF, convengono che:

1. al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio, ivi inclusa la remunerazione del capitale investito secondo le previsioni del Contratto di Servizio, AMP liquiderà a Trenitalia, quale integrazione del corrispettivo da Contratto di Servizio, in considerazione dei maggiori costi sostenuti da Trenitalia, l'importo stanziato pari a 37.904.116,50 euro (IVA 10% inclusa) che Trenitalia fatturerà ad AMP pro quota, in regime di split payment, alle seguenti scadenze:

2025 alla firma dell'atto	7.580.823,31 €	20%
1° settembre 2026	9.096.987,96 €	25%
1° settembre 2027	9.096.987,96 €	25%
1° settembre 2028	5.306.576,30 €	13%
1° settembre 2029	6.443.699,80 €	17%
2029 saldo a fine lavori	379.041,17 €	1%
totale	37.904.116,50 €	100%

   Semestralmente, entro il giorno 31 gennaio e 31 luglio delle annualità 2026, 2027, 2028 e 2029, Trenitalia invierà ad AMP una relazione informativa sulle attività svolte per ciascun elettrotreno, i costi sostenuti e la relativa data di riammissione all'esercizio. Al termine di tutte le manutenzioni iniziali e adeguamenti tecnico-normativi previsti nel presente Contratto e alla riammissione in esercizio dell'ultimo elettrotreno manutenuto da Trenitalia, questa invierà ad AMP una relazione conclusiva con la sintesi di tutti gli interventi effettuati. Alla relazione farà seguito l'emissione della fattura di saldo. Come contrattualmente previsto, AMP corrisponderà a Trenitalia l'integrazione di corrispettivo entro i 30 giorni successivi al ricevimento di ciascuna fattura in modalità elettronica;
2. gli impatti sull'equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio vigente verranno considerati nell'ambito dell'eventuale confronto PEF/CEC annuale che dovesse avere luogo prima della revisione del PEF, computandone annualmente gli effetti nella determinazione dello scostamento complessivo registrato dal CEC rispetto alla stima del PEF e accantonato, secondo quanto contrattualmente previsto;
3. le Parti condividono che eventuali impatti nella gestione e sull'equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio vigente, derivanti dalle modifiche al piano di utilizzazione dei TTR di proprietà dell'AMP rispetto a quanto previsto nel Piano Economico Finanziario posto a base del vigente Contratto di Servizio, verranno considerati computandone gli effetti nella determinazione dello scostamento complessivo registrato dal CEC in più o in meno rispetto alla stima del PEF e accantonato, secondo quanto contrattualmente previsto;
4. eventuali costi aggiuntivi necessari per il completamento di detta manutenzione eccedenti lo stanziamento regionale indicato in premessa saranno comunicati da Trenitalia all'AMP con un anticipo di almeno 90 giorni rispetto all'avvio delle lavorazioni; tali costi saranno quindi contabilizzati nel CEC e, laddove non oggetto di ulteriore integrazione di corrispettivo, riconosciuti a Trenitalia nell'ambito del confronto PEF/CEC dell'anno di riferimento, oppure riassorbiti in occasione della prima revisione del PEF;

5. Trenitalia non risponderà ad alcun titolo per eventuali ritardi nell'avvio e nello svolgimento delle attività manutentive che possano impattare sulla rimessa in disponibilità dei mezzi e non saranno applicate le penali di cui all'Allegato 7 del Contratto di Servizio, relative ad esempio a regolarità, indicatori di comfort, offerta posti, derivanti dai predetti ritardi.

Le Parti danno reciprocamente atto di gestire i rapporti e gli affari, riferendosi a principi etici contenuti:

- per Trenitalia, nel Codice Etico del Gruppo FS Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di Trenitalia ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo FS Italiane, pubblicati all'indirizzo internet http://www.trenitalia.com, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Etica Compliance e integrità";
- per AMP nella Sottosezione Rischi corruttivi e trasparenza del PIAO dell'Ente, negli obblighi di condotta di cui al D.P.R. 16 aprile 2013 n. 62 e nel Codice di comportamento dei dipendenti dell'Agenzia.

Ciascuna Parte dichiara e garantisce di aver preso visione dei documenti etici dell'altra Parte e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità, nonché di prendere atto degli impegni assunti dall'altra Parte nei documenti sopra citati e di impegnarsi al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.

Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare l'altra Parte di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere.

La segnalazione rivolta a Trenitalia può essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet www.segnalazione-whistleblowing.trenitalia.it/#/, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet http://www.trenitalia.it, sezione "Whistleblowing-segnalazioni" indicata nella home page del sito.

Per quanto non specificatamente pattuito dal presente Secondo Atto Integrativo valgono tutte le condizioni previste dal Contratto di Servizio, così come modificato dal Primo Atto Integrativo.

Letto, confermato e sottoscritto.

Luogo di sottoscrizione corrispondente alla sede legale dell'ente rappresentato.

Data di sottoscrizione corrispondente alla data riportata sulla segnatura di firma digitale.

Per l'Agenzia della mobilità piemontese

Il direttore generale

Cesare PAONESSA

Per Trenitalia S.p.A.

Il direttore della Direzione Operations Regionale

Maria Annunziata GIACONIA