

CONTRATTO DI SERVIZIO

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

TRA

REGIONE PUGLIA

E

FERROTRAMVIARIA S.p.a.

ANNI 2022-2033

CIG: 9045498516

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

tra

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

e

Ferrotramviaria S.p.A. - società per azioni con sede legale e amministrativa in Roma, Piazza G. Winckelmann n. 12, Codice Fiscale 00431220581 e Partita IVA 00890311004, capitale sociale Euro 5.000.000,00 interamente versato, iscritta al registro delle Imprese di Roma al n. 00431220581, iscritta al R.E.A. al n. RM 83839, la quale interviene nel presente atto in persona del dott. Antonio Ricco, in qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione nonché legale rappresentante (di seguito, per brevità, indicata anche FT-DT) le quali, nel seguito, anche denominate "Parti", congiuntamente, e "Parte", singolarmente,

PREMESSO

1. che Ferrotramviaria s.p.a. è società per azioni avente ad oggetto la prestazione di servizi relativi alla mobilità e operante nel settore del trasporto ferroviario di passeggeri in virtù delle Licenze rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 34 del 19 febbraio 2004 e n. 3/N del 23 marzo 2012, e del Certificato di Sicurezza di Sicurezza parte A n. IT1120190001 e parte B n. IT 1220190001 rilasciato dalla Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel prosieguo A.N.S.F. oggi ANSFISA);
2. che, a far data dall'anno 2001, la Regione risulta titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti ai servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale non già in concessione a Ferrovie dello Stato;
3. che i rapporti fra FT-DT e la Regione sono regolamentati da specifici contratti di servizio;
4. che il contesto di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale è stato definito in particolare dai seguenti provvedimenti:
 - Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i. concernente *"Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n. 59"*;
 - Legge 23 luglio 2009, n. 99 *"Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia"* e ss. mm. e ii.;
 - Regolamento (CE) 2007/1370 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 *"relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70"* e, ss.mm. e ii. (di seguito, anche, Reg. 1370);

- Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;
- Comunicazione della Commissione UE (2014/C 92/01) sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e, ss.mm. e ii. (di seguito, anche Reg. 1371);
- Comunicazione della Commissione UE (2015/C 220/01) sugli orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221;
- Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la *“Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”*;
- Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”*;
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 *“Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”*;
- decreto-legge 6 giugno 2011, n. 201, art. 37, convertito con modificazioni nella Legge 22 dicembre 2011, n. 214 e ss.mm. e ii., di istituzione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- Legge Regionale 31 ottobre 2002 n. 18 *“Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale”*;
- Legge Regionale 20 agosto 2012, n. 24 *“Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell’organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali”*;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 4 luglio 2014, n. 52 inerente il procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 25 febbraio 2021, n. 28 che approva *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami”*;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 17 giugno 2015 n. 49 - che contiene le *“Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per*

l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento";

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 30 marzo 2017, n. 48 *"Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012";*
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'8 febbraio 2018 n. 16 che detta le *"Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015";*
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 25 ottobre 2018 n. 106 "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di *"Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie";*
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018, n. 120 che detta le *"Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale";*
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 *"Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017";*
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 12 marzo 2020, n. 65 "Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019, di approvazione dell'atto di regolazione recante *"Revisione della delibera n. 49/2015 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica";*
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 luglio 2021 n. 113 "Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020";

- Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013, n. 94/CU recante linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte dei servizi ai sensi della legge n. 244/2007;
- 5. che, in data 14 dicembre 2009 rep 10999, successivamente integrato in data 23 maggio 2013 rep 015049 e in data 3 luglio 2017 rep 019362 la Regione e FT-DT hanno sottoscritto il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale con scadenza al 31.12.2021;
- 6. che, in data 8 settembre 2017 con nota prot. n. 10166/17/P (acquisita al prot. della Regione Puglia AOO_078/2418 del 21/09/2017), FT-DT ha presentato una proposta commerciale contenente l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio migliorative e tali da giustificare la scelta della procedura di affidamento diretto mediante stipula di un nuovo Contratto di servizio per il periodo dal 2022 al 2028, ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Reg. 1370;
- 7. che la Regione, constatata la convenienza della proposta commerciale di FT-DT, coerente con gli obiettivi di valorizzazione del servizio di trasporto ferroviario regionale, asse portante del sistema di trasporto pubblico locale, e di riequilibrio modale tra il servizio pubblico e l'auto privata, in data 28 settembre 2017, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1480/2017, ha disposto l'aggiudicazione diretta in favore della società Ferrotramviaria s.p.a. del contratto di servizio di trasporto pubblico per ferrovia, ai sensi dell'art. 5, par. 6, del Reg. 1370 e ss.mm. e ii., a decorrere dal 1 ottobre 2018 e sino al 31.12.2027, prorogabile nel limite massimo del 50% al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 4, par. 4 del medesimo Regolamento dando seguito agli obblighi di pubblicità previsti dall'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento ovvero alla pubblicazione del relativo avviso di pre-informazione al mercato, circa l'affidamento diretto a FT-DT del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale;
- 8. che, conseguentemente, sulla GUUE GU/S S189 del 03/10/2017 è stato pubblicato, conformemente a quanto disposto dal Reg. 1370, art. 7, par. 2, l'avviso di preinformazione 387773-2017-IT;
- 9. che i rapporti reciproci fra le Parti sono difatti regolamentati nel rispetto dei principi di cui al Reg. 1370, al fine di assicurare a FT-DT, in quanto impresa di trasporto, la sostenibilità economico-finanziaria del rapporto contrattuale, inclusa l'adeguata remunerazione del capitale investito, così come garantita dalla disciplina comunitaria;
- 10. che, con nota acquisito al prot. AOO_078/PROT 22/07/2021 - 0003090 FT-DT ha aggiornato la proposta commerciale di cui al sub 7 con l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio per il periodo di dodici anni (2022-2033) che la Regione ha reputato di proprio interesse;
- 11. che la sottoscrizione di un nuovo contratto per la durata complessiva di 12 (dodici) anni - oltre ad essere del tutto coerente con il contesto normativo europeo e nazionale in materia di affidamenti - garantisce all'Ente committente un notevole vantaggio in termini di qualità del servizio del trasporto ferroviario, anche in considerazione degli investimenti proposti da FT-DT;

12. che la maggior durata del contratto consente al soggetto affidatario una maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti a proprio carico a beneficio della Regione e dei fruitori del servizio beneficiari degli effetti di investimenti altrimenti non sostenibili per durate inferiori del contratto;
13. che, nel rispetto del Reg. 1370, le Parti, con il presente contratto di servizio (nel prosieguo anche solo “**Atto**” o “**Contratto**”), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l’affidamento diretto per il periodo 2022 – 2033;
14. che, ulteriore obiettivo della Regione, condiviso da FD-TD, è massimizzare l’incremento del numero di viaggiatori che ogni giorno usano il treno, attraverso un significativo miglioramento dell’offerta ferroviaria in termini di qualità, flessibilità, frequenza e coordinamento con gli altri mezzi di trasporto, al fine di pervenire ad un riequilibrio modale del mezzo collettivo rispetto al mezzo privato, anche attraverso un modello di offerta che, con le integrazioni con gli altri gestori, incrementi la frequenza delle corse nelle aree urbane e suburbane a maggiore domanda garantendo, nello stesso tempo, la riduzione dei tempi di percorrenza nei collegamenti tra centri più distanti. La Regione indirizzerà la pianificazione degli orari dei propri servizi regionali al fine di favorirne il coordinamento nei nodi di interscambio di Bari e Barletta;
15. che, il volume dei servizi minimi di trasporto pubblico oggetto delle obbligazioni di servizio pubblico descritte nel presente contratto, risulta coerente alle determinazioni di cui al par. 3.2.1 della citata DGR 2304/2019 e ss.mm. e ii.;
16. che la Regione Puglia con nota prot. AOO_078/732 del 27/02/2019 ha richiesto ad ART (riscontro ART prot. 2452 del 13.03.2019) i parametri utili a definire i caratteri di efficacia ed efficienza dell’affidamento diretto, di cui alla Misura Misura 2(4,a) della Delibera ART n. 120/2018;
17. che, sulla base dei parametri di cui al precedente alinea è stato concordato tra le Parti un Piano di Raggiungimento degli Obiettivi regolatori (PRO), nel quale sono definiti obiettivi di efficacia ed efficienza, nonché le azioni di miglioramento delle performance del servizio di trasporto per il primo periodo regolatorio (triennale), in aderenza al Piano Economico Finanziario (PEF) riferito all’intero periodo di affidamento;
18. che la Regione ha inviato all’ART ha inviato il PEF ed il PRO, unitamente alle successive integrazioni richieste dalla medesima Autorità, ottenendo risposta con nota port. ART 9660 del 17/06/2021;
19. che a seguito della nota ART sono stati rielaborati ed integrati il PEF ed il PRO;
20. che con DGR n. 2202 del 22/12/2021, la Regione ha autorizzato la sottoscrizione del presente Contratto;

tutto ciò premesso,

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1

(Conferma delle premesse e degli allegati)

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.
2. L'Allegato n. 4 (PEF), l'Allegato n. 3 (Condizioni minime di qualità, penali e premi), l'Allegato n. 7 (Piano degli Investimenti), l'Allegato 12 (PRO - Piano Raggiungimento degli Obiettivi), al presente Contratto possono essere modificati secondo quanto previsto nei successivi articoli, previa sottoscrizione di uno specifico accordo fra le Parti che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto medesimo, mentre i rimanenti allegati vengono aggiornati previa condivisione tra le Parti.

Art. 2

(Struttura del Contratto)

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

Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)

Art. 2 (Struttura del Contratto)

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3 (Oggetto)

Art. 4 (Durata ed effetti della sottoscrizione)

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

Art. 6 (Materiale rotabile in uso)

Art. 7 (Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

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

Art. 9 (Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

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

Art. 11 (Flessibilità del programma di esercizio)

Art. 12 (Interruzione dei servizi)

Art. 13 (Valorizzazione commerciale)

SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'

Art. 14 (Politica tariffaria)

Art. 15 (Politica della qualità dei servizi)

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

SEZIONE TERZA: SISTEMI DI MONITORAGGIO

Art. 17 (Monitoraggio della qualità dei servizi)

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

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19 (Gestione tecnica del Contratto)

- Art. 20 (Trasparenza e Riservatezza)
- Art. 21 (Clausola fiscale)
- Art. 22 (Risoluzione e cessione del Contratto)
- Art. 23 (Cessazione del Contratto in caso di sopravvenuti provvedimenti di natura giurisdizionale)
- Art. 24 (Recesso)
- Art. 25 (Controversia tra le Parti)
- Art. 26 (Cessione dei crediti e debiti)
- Art. 27 (Dichiarazioni ed obblighi)
- Art. 28 (Garanzia fidejussoria)
- Art. 29 (Codice etico e disciplinare)
- Art. 30 (Tracciabilità dei flussi finanziari)
- Art. 31 (Tutela dei dati personali)
- Art. 32 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)
- Art. 33 (Disposizioni finali)

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3

(Oggetto)

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

Art. 4

(Durata ed effetti della sottoscrizione)

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

Art. 5

(Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)

1. FT-DT svolge il servizio di trasporto ferroviario passeggeri di cui al precedente art. 3 secondo il Programma di Esercizio analitico annuale (Allegato 1), assicurando anche i Servizi connessi al trasporto di cui all'Allegato 2, nel rispetto delle condizioni minime di qualità dettagliate all'Allegato 3.
2. Il programma di esercizio, di cui al comma 1 del presente articolo, è strutturato secondo:
 - a) il codice identificativo del treno;
 - b) le stazioni di partenza e di arrivo del treno, il numero delle stazioni/fermate intermedie, la tratta di competenza e i km* treno;
 - c) gli orari di partenza e di arrivo;
 - d) il tempo di percorrenza;
 - e) i giorni di esercizio annuo e la periodicità;
 - f) la composizione minima del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale;
 - g) l'intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 34 octies del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179.
3. Il programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo, in dipendenza dello sviluppo del calendario di ciascun anno o in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. Detti aggiustamenti non tengono conto di eventuali produzioni straordinarie, richieste dalla Regione, che saranno oggetto di separata regolazione.
4. FT-DT si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario di cui al presente Atto con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento di offerta dei servizi che la Regione ha definito e come indicato all'Allegato 1.
5. Il programma di esercizio è attuato da FT-DT sulla base della capacità della rete e delle relative tracce che la Regione prenota nell'ambito del Contratto di servizio (Ferrotramviaria Divisione Infrastruttura (FT-DI) / Accordo Quadro RFI). Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio, ad ogni cambio dell'orario, sarà concordato con la Regione entro 270 (duecentosettanta)

- giorni antecedenti l'entrata in vigore dell'orario stesso. Il programma di esercizio rilasciato dal Gestore dell'Infrastruttura sarà poi trasmesso alla Regione almeno 30 (trenta) giorni prima dell'entrata in vigore. Le scadenze relative alla procedura per la formazione dell'orario annuale sono comunque, riportate e meglio definite nell'Allegato 9 (Procedure di aggiornamento del programma di esercizio).
6. È facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL e FT-DT.
 7. Tutto il servizio di cui all'Allegato 1 è svolto in modalità ferroviaria. Nei casi previsti dal c. 3 dell'art. 34-octies del decreto-legge n. 179/2012, FT-DT garantirà i servizi sostitutivi di quelli ferroviari operati con modalità automobilistica affidandoli conformemente alla legislazione vigente.
 8. FT-DT è tenuta a comunicare alla Regione, entro 24 (ventiquattro) ore dall'inizio dei servizi di cui al precedente comma, le cause e la durata della loro effettuazione.
 9. FT-DT, entro 60 (sessanta) giorni dalla stipula del Contratto, predispone uno specifico *"Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse"* (d'ora innanzi, il **"Piano"**) relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un *"adeguato servizio sostitutivo"*, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse, che determina una modifica temporanea del programma di esercizio. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto. Fino alla predisposizione del Piano, FT-DT si impegna a programmare i servizi sostitutivi secondo quanto in uso, dando tempestiva informazione all'utenza circa le modalità di svolgimento del servizio.
 10. FT-DT è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività di cui al programma di esercizio, curando e garantendo:
 - a) la manutenzione ordinaria (di primo e secondo livello), straordinaria (salvo quanto diversamente disposto da contratti di comodato o locazione stipulati tra le Parti) e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
 - b) le condizioni di sicurezza;
 - c) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'Allegato 3.
 11. FT-DT per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, selezionati secondo le modalità previste per legge, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.

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

Art 6

(Materiale rotabile in uso)

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

Art. 7

(Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

1. FT-DT – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente Art. 3 del Contratto – riceve, da Regione Puglia un corrispettivo, oltre ai corrispondenti ricavi per la gestione del servizio, quali compensazioni degli OSP di cui agli artt. 4 e 6 del Reg. 1370, tali da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito ed al contempo scongiurando sovra compensazioni.
2. Il corrispettivo da riconoscere a FT-DT per il servizio espletato dal 1 gennaio 2022, riportato nel PEF (Allegato 4), è determinato in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, sulla base dell'allegato al Reg. 1370, e del prospetto 4 della Delibera ART n. 49/2015 e della Delibera ART n. 154/2019, tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali attribuiti alle Parti come riportati nella matrice dei rischi (Allegato 8) garantendo che la somma dei risultati netti regolatori annui di conto economico al termine del periodo 2022 – 2033 sia tendente a zero.
3. Il PEF comprende quanto previsto dal PRO relativo al primo periodo regolatorio (triennale) e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario del Contratto per l'intero periodo di validità dell'affidamento, tenendo conto degli effetti dei costi e degli investimenti oggetto di contratto che insistono in tale periodo.
4. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti alla sottoscrizione dell'Atto sono riportate nell'Allegato 5; di queste si è tenuto conto nella definizione dei ricavi nel PEF.
5. Eventuali premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, non concorrono alla formazione del corrispettivo e vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva performance registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art. 18 del Contratto. Il calcolo dei premi, delle penalità e relative riduzioni/mitigazioni sarà effettuato entro il primo trimestre

dell'anno successivo a quello di riferimento. Il valore risultante da tale calcolo verrà regolato entro e non oltre il quarto mese dell'anno successivo a quello di riferimento.

6. Il corrispettivo viene erogato in quattro rate trimestrali posticipate da corrispondersi entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura. L'importo di ciascuna delle prime tre rate è pari ad 1/4 (un quarto) del corrispettivo complessivo annuale previsto nel PEF. L'importo della quarta rata viene fatturato in 2 (due) tranches: la prima per un importo pari all'80% (ottanta per cento) del totale della quarta rata, da liquidarsi entro 30 (trenta) giorni dalla data di presentazione della fattura; la seconda tranche, a saldo degli importi dovuti dalla Regione a FT-DT, viene fatturata sulla base dei dati relativi ai servizi svolti in ciascuna annualità e liquidata insieme a penali e forme di mitigazione/riduzione delle stesse; la fattura a saldo sarà emessa entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. La Regione, in correlazione all'evoluzione delle tempistiche di trasferimento delle risorse statali, si riserva di aderire alla richiesta di FT-DT di una maggior frequenza dei pagamenti valutandone gli effetti positivi sul PEF in termini sia di minor costo che di minor remunerazione del capitale investito netto.
7. In caso di prestazioni eseguite da sub-affidatari il pagamento delle medesime è comunque eseguito nei confronti di FT-DT che resta obbligata agli adempimenti previsti dalle norme vigenti tanto nei confronti della Regione quanto nei confronti dei soggetti sub-affidatari.
8. La Regione si impegna ad assicurare la certezza della corresponsione dei corrispettivi e, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione. In caso di tardivo pagamento degli importi dovuti, la Regione è tenuta a corrispondere a FT-DT gli interessi legali al tasso stabilito dalle norme vigenti, emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi di quanto disposto dal D.Lgs. n. 231/2002.

Art. 8

(Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)

1. Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a FT-DT 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 FT-DT, in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art. 21 del D. Lgs. n. 112/2015.
2. Nella rappresentazione degli oneri di produzione del servizio ferroviario è garantita l'evidenza dei costi di pedaggio e di energia elettrica per trazione.

Art. 9

(Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico-finanziario del Contratto, le Parti procedono, di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, acquisito il consuntivo non ancora

certificato dal revisore contabile dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali (del PEF - Piano Economico Finanziario) con quelli consuntivi (del CER – Conto Economico Regolatorio) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime del PEF.

2. Il CER – certificato da revisore contabile secondo quanto previsto dalla Delibera ART n. 120/2018, misura 4, punto 12 è trasmesso, unitamente alla relazione illustrativa dei suoi contenuti, alla Regione entro 120 (centoventi) giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio; eventuali differenze rispetto alle risultanze del comma 1 del presente articolo, saranno contabilizzate entro dicembre dello stesso anno. Nei medesimi termini dovranno essere trasmesse alla Regione le informazioni ed i dati secondo i formati dei contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART n. 120/2018 e delle relazioni di cui ai p.ti 10 e 11 della misura 4 della medesima Delibera.
3. Tra le risultanze del CER certificato e le previsioni del PEF è effettuato un confronto annuale per verificare l'eventuale scostamento tra essi.
4. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:
 - a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CER) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Risultato netto PEF), risulti una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola tre per cento ($\pm 0,3\%$) rispetto ai Ricavi operativi del PEF, l'importo corrispondente a detto scostamento, in più o in meno, si intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in questione;
 - b) laddove il confronto di cui al precedente punto a) del presente comma, faccia registrare uno scostamento eccedente la predetta fascia ($\pm 0,3\%$) e sia inferiore alla fascia della successiva lettera c) ($\pm 5\%$) del presente comma, l'importo corrispondente alla parte eccedente, scomputato delle componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi di cui all'Allegato 8, è registrato e accantonato (rispettivamente, a credito o a debito) per essere, poi, compensato alla fine del periodo regolatorio, ovvero in occasione delle verifiche intermedie con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi, ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo comma 8 del presente articolo;
 - c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) del presente comma, faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno cinque per cento ($\pm 5\%$) dei ricavi operativi, sempre previo scomputo delle componenti di costo e ricavo, a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi, di cui all'Allegato 8, le

Parti provvedono ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7, comma 1 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo, quindi, l'Allegato 4 al presente Contratto, previa trasmissione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai fini dell'assolvimento degli obblighi di cui alla delibera n. 120/2018.

5. Fermo restando quanto sopra, le Parti provvedono in ogni caso ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente Articolo 7 del Contratto e modifichi il PEF, sostituendo quindi l'allegato (Allegato 4) al Contratto, nelle seguenti ulteriori ipotesi:
- a) nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma, del presente articolo, e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;
 - b) nel caso in cui il volume di produzione programmata (secondo le procedure previste dall'allegato 9 al contratto) dei servizi, vari all'interno del periodo regolatorio di riferimento, di oltre il $\pm 2\%$ (più/meno due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF, nel medesimo periodo regolatorio, in termini di percorrenza;
 - c) nel caso in cui la redazione del PRO per i periodi regolatori successivi al primo renda necessaria una modifica del PEF;
 - d) nel caso di variazioni superiori a ± 50 *basis point* dell'indice relativo al "costo medio ponderato del capitale investito" (WACC) di cui alla Misura 17, Allegato A alla deliberazione n. 154/2019 pubblicato annualmente dall'Autorità di regolazione dei trasporti;
 - e) nei casi di adeguamenti a sopravvenute disposizioni normative, amministrative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
 - f) nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nell'adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali, superiori a 180 giorni rispetto alle previsioni del PEF in allegato 4, non giustifichino o non consentano la realizzazione dei relativi incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4).
6. Nei casi previsti ai precedenti commi 3, 4 e 5, le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, ove applicabile, entro 60 (sessanta) giorni dalla trasmissione del CER,

prevista entro il mese di maggio. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo:

- a) sui fattori di produttività;
- b) sul corrispettivo;
- c) sulle tariffe;
- d) sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 15 del Contratto;
- e) sul livello dei servizi.

7. FT-DT, sulla scorta delle informazioni in proprio possesso, informa e aggiorna tempestivamente la Regione circa eventuali variazioni delle previsioni di incremento di produzione dei servizi ferroviari presenti nel PEF (Allegato 4). Nei casi in cui i ritardi o le variazioni temporali nei piani di adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali, non comportino la realizzazione degli incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4), nessuno degli oneri connessi a tali eventi potrà essere posto in capo a Regione.
8. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 (sessanta)giorni dall'apertura delle trattative, le stesse hanno diritto di risolvere consensualmente il presente Atto, fermo restando l'obbligo, per FT-DT, di garantire il servizio per i successivi 12 (dodici) mesi.
9. Al termine del terzo, sesto e nono anno di vigenza contrattuale, a valle della ridefinizione del PRO per il relativo periodo regolatorio triennale, le Parti effettuano una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER accantonati a credito e a debito degli anni precedenti, a norma del comma 3 del presente articolo, e definiscono la conseguente regolazione del relativo saldo.
10. Infine, la tabella di Listino Prezzi (Allegato 6) condivisa tra le Parti, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, FT-DT si rende disponibile ad effettuare, su richiesta della Regione - avvalendosi del predetto Listino Prezzi ogni simulazione necessaria a valutare le ricadute economiche delle richieste della Regione in merito ad eventuali variazioni dell'offerta. Nel caso in cui la Regione proceda alla richiesta di servizi in più, non trova applicazione la previsione di cui al comma 4, lettera a) del presente articolo.
11. Entro il mese di maggio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER dell'anno precedente, le Parti procedono al consuntivo dell'esercizio in questione, registrando, come da prassi, il relativo risultato netto regolatorio e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEF. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi, ovviamente, quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.
12. Laddove al termine della compensazione finale residui un saldo totale a favore dell'una o dell'altra Parte, l'importo corrispondente è definitivamente iscritto a credito di una Parte e a debito

dell'altra Parte, generando, conseguentemente, l'obbligo di regolazione del medesimo – a cura della Parte debitrice – entro i successivi 120 (centoventi) giorni.

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

Art. 10

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

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

Art. 11

(Flessibilità del programma di esercizio)

1. L'offerta commerciale, di cui al programma di esercizio (Allegato 1), può subire modifiche e/o integrazioni.
2. Le modifiche, e/o le integrazioni, che si rendano necessarie, o opportune, in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda, o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria, possono essere richieste sia dalla Regione, sia da FT-DT, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi, di cui al precedente articolo 9, comma 10 del Contratto (Allegato 6). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.
3. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura, o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa, ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, FT-DT può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione alla Regione e alla clientela, almeno 30 (trenta) giorni prima della variazione dell'offerta, nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato 3. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 7, 8 e 9 del Contratto.

4. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, FT-DT deve assicurare un'adeguata informazione alla clientela e alla Regione.

Art. 12

(Interruzione dei servizi)

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

Art. 13

(Valorizzazione commerciale)

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

SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'

Art. 14

(Politica tariffaria)

1. Per i viaggi all'interno del territorio regionale, il sistema tariffario adottato è quello vigente al momento della sottoscrizione del presente Atto in coerenza con i "principi generali in materia tariffaria" di cui all'art. 26 della L.R. 18/2002.
2. La Regione, ai sensi del presente Atto, corrisponde, direttamente a FT-DT, l'integrale compensazione delle quote per i mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni, o titoli di gratuità, nonché da altre norme, o modifiche, al sistema tariffario, eventualmente emanate successivamente alla stipula del presente Contratto e già non contenute nel PEF, che possono essere stabiliti solo dalla Regione.
3. La Regione, inoltre, stabilisce che:
 - l'agevolazione per i ragazzi prevede la gratuità fino a 10 anni non compiuti se accompagnati da un singolo adulto pagante, oltre i 10 anni si intenderà applicato il prezzo pieno adulti;
 - annualmente, a far data dal 1° gennaio degli anni: 2023, 2025 e dal 2027 al 2033, con prevedibilità degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente, risultasse inferiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento previsto del + 0,9%. Qualora l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività – indice generale NIC (al lordo dei tabacchi) -, definito nel documento ISTAT emesso a novembre dell'anno precedente risultasse superiore al + 0,9%, si applicherà l'incremento NIC previsto per legge, assorbente l'incremento dello 0,9% prospettato;
 - a far data dal 1° gennaio degli anni 2022, 2024 e 2026, con prevedibilità degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe sono automaticamente incrementate rispettivamente del 3,5% (tre virgola cinque per cento), 5% (cinque per cento) e 3,5% (tre virgola cinque per cento) ad eccezione della tariffa applicata per il collegamento con l'aeroporto di Bari.
4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento e l'incremento delle tariffe di cui al precedente comma 3 del presente articolo, come previsto nel PEF, contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione intervenga per non effettuarli, o siano di valore inferiore a quelli previsti nel PEF, l'importo del mancato/minore adeguamento/incremento non sarà computato nel calcolo di cui all'art. 9, comma 4, lettera a).
5. I clienti sono tenuti a salire sui mezzi muniti di idoneo titolo di viaggio convalidato secondo le norme in vigore; in caso contrario, i trasgressori sono soggetti alle sanzioni di legge.
6. Gli importi delle sanzioni/regolarizzazioni/sovraprezzi alla clientela sono quelli di cui all'Allegato 5 al presente Atto. Salvo diverse e successive disposizioni, che verranno comunque indicate nella Carta dei Servizi di FT-DT, è prevista la possibilità di acquistare il biglietto a bordo treno senza pagamento di

alcun sovrapprezzo, nei casi dettagliati all'Allegato 5; negli altri casi è ammesso l'acquisto a bordo con pagamento di un sovrapprezzo di 3 (tre) euro e previo avviso al capotreno.

7. FT-DT provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri e ha inoltre l'obbligo di comunicare alla clientela l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le modalità di regolarizzazione a bordo.
8. FT-DT si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutelare la sicurezza personale del viaggiatore secondo il "Piano Operativo di sicurezza e controlleria", che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Detto Piano, che sarà predisposto anche con il coinvolgimento delle FF.OO., definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
9. FT-DT ha facoltà di adottare – decorsi 30 (trenta) giorni dalla data della comunicazione alla Regione e in assenza di opposizione da parte di quest'ultima – ulteriori azioni sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa - lavoro e casa – scuola e la mobilità turistica anche in collaborazione con gli enti locali, anche combinati con altre prestazioni o servizi, purché compatibili con il servizio gravato da OSP e con altri servizi di trasporto gravati da OSP istituiti a livello regionale, in conformità con la legge regionale 31 ottobre 2012 n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale*".
10. FT-DT assicura una rete di vendita, diretta e/o indiretta, in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori, anche attraverso l'estensione di progetti di *digital customer experience* ed integrazione multimodale. Secondo quanto definito nell'Allegato 2 "Servizi connessi al trasporto" e nell'Allegato 3, le condizioni minime di qualità (CMQ) e la Rete di vendita, potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
11. Resta fermo che FT-DT si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione, e/o di recedere dalle integrazioni tariffarie, e/o modali, vigenti alla data del presente Atto, qualora le stesse risultino economicamente penalizzanti per FT-DT e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.
12. Le Parti si impegnano a sviluppare evoluzioni del sistema tariffario anche integrato, che consentano di attuare meccanismi di *pricing* differenziati per prodotto e servizio, allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta ed un progressivo incremento dei ricavi.

Art. 15

(Politica della qualità dei servizi)

1. FT-DT si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto, ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.

2. FT-DT eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato 3 del Contratto. Il rispetto delle condizioni minime di qualità e degli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO è verificato attraverso il monitoraggio dei servizi della qualità erogata.
3. Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta, FT-DT predispone, entro un anno dalla stipula del Contratto, un apposito "Piano Operativo per l'Accessibilità", coinvolgendo almeno la Regione, il Gestore dell'infrastruttura, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta. Il Piano definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ), di cui all'Allegato 3 del Contratto potranno essere ridefinite, laddove migliorative.
4. FT-DT 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, FT-DT predispone, condividendolo con la Regione, un "Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese", fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
5. FT-DT effettua, almeno due indagini all'anno, in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dalla clientela, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione della clientela ed all'individuazione dei necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine, FT-DT, deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità. Le Parti condividono che la rilevazione della *Customer satisfaction* si conforma ai requisiti della misura 5 della delibera ART n. 16/2018, integrando il sistema attuale, per quanto possibile e senza costi aggiuntivi, entro 3 (tre) mesi dalla sottoscrizione del Contratto, e garantendo la piena conformità a partire dal nuovo affidamento di cui FT-DT disporrà.
6. FT-DT elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente, con indicazione degli standard e degli obiettivi del Contratto, nonché gli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità (CMQ), di cui alla Delibera ART 16/2018 e nel PRO. FT-DT si impegna a pubblicare, entro il 31 marzo di ogni anno, la Carta dei Servizi sul proprio sito internet. Per gli anni successivi al 2022, FT-DT si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il 30 ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro 30 (trenta) giorni dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si deve considerare approvata e FT-DT procede a

pubblicarla sul proprio sito internet. FT-DT, in fase di elaborazione della Carta dei Servizi, provvede a coinvolgere tutti gli stakeholder interessati, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità, rappresentative dei loro interessi. FT-DT, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2, c. 416, lett. f) della legge n. 422/2007, si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di € 6.000,00 (euro seimila/00) le attività di cui alle lett. b), c), d) del citato articolo della medesima legge, a ristoro di spese per attività approvata dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.

7. FT-DT rende disponibili alla Regione, in occasione di ogni cambio di orario, i dati di orario nel formato aperto (Open data) ed editabile GTFS (General Transit Feed Specification), completo in ogni sua informazione, anche facoltativa.

Art. 16

(Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

1. FT-DT si impegna a garantire il piano di investimenti finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, all'adeguamento degli impianti di manutenzione, al potenziamento dell'infrastruttura informatica come dettagliatamente indicato nell'Allegato n. 7 del Contratto, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato.
2. Gli investimenti complessivi a carico di FT-DT ammontano a circa 20 milioni di euro, così suddivisi: 1,8 milioni di euro per l'acquisto di una locomotiva di manovra, 0,8 milioni di euro per revamping dell' officina di Bitonto, 5,5 milioni per informatica e tecnologia, a step successivi, nel corso di tutta la durata del contratto, 11,4 milioni di euro di investimenti in nuovo materiale rotabile – per un totale di 4 (quattro) elettrotreni di ultima generazione - in cofinanziamento con la Regione Puglia;
3. FT-DT, nell'ambito del Contratto, procede all'ammortamento del valore degli investimenti, applicando le misure regolatorie ART ed i principi contabili nazionali (OIC: Organismo Contabile Nazionale), adottati da FT-DT.
4. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di FT-DT, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico al nuovo Affidatario l'obbligo di acquistare, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile e il valore di mercato alla data di cessione, il materiale rotabile utilizzato da FT-DT in forza del presente Contratto. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, FT-DT potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo contratto di acquisto al nuovo Affidatario; in tal caso, la Regione si obbliga, sin d'ora, a porre in carico a quest'ultimo l'obbligo di subentrare in detto contratto ed a restituire a FT-DT gli importi di corrispettivo, già liquidati al fornitore, facendosi, inoltre, carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.

5. Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da FT-DT, la Regione può richiedere a quest'ultima di cedere la proprietà del materiale rotabile, o nel caso in cui non sia stato ancora consegnato/collaudato, del contratto di acquisto con il fornitore, previa corresponsione del maggiore dei valori tra il valore netto contabile e il valore di mercato alla data di cessione. In tale caso, FT-DT si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile.
6. Il trasferimento della proprietà e il subentro al servizio sono subordinati al pagamento integrale di quanto dovuto a FT-DT.

SEZIONE TERZA: SISTEMA DI MONITORAGGIO

Art. 17

(Monitoraggio della qualità dei servizi)

1. FT-DT fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità, definite nell'Allegato 3 del Contratto, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate; inoltre FT-DT trasmette annualmente la relazione illustrativa di cui alla Deliberazione ART n. 120/2018, nella quale sono adeguatamente evidenziate le performance e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, ove possibile, quelle preventive.
2. FT-DT illustra annualmente alla Regione i risultati conseguiti. La Regione ha facoltà di chiedere a FT-DT tutti i chiarimenti e gli approfondimenti necessari per analizzare le motivazioni degli scostamenti accertati rispetto agli impegni assunti, in tema di miglioramento della qualità dei servizi, e per proporre le azioni correttive ritenute necessarie. Le Parti valutano il rispetto delle CMQ ed indicano le eventuali azioni di miglioramento.
3. La Regione si riserva di verificare il rispetto delle CMQ del servizio, ivi inclusa la puntualità, ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture, o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
4. Le verifiche sono formalizzate in contraddittorio con i rappresentanti di FT-DT.
5. Relativamente alla verifica della qualità erogata, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano al personale di FT-DT le evidenze negative dell'ispezione, redigendo, a conclusione della visita ispettiva, un verbale di accertamento controfirmato da entrambe le Parti, con riportate eventuali diverse indicazioni da parte del Personale di Accompagnamento FT-DT. La Regione provvederà ad inoltrare via pec (posta elettronica certificata) a FT-DT gli esiti delle verifiche, secondo le modalità stabilite al successivo articolo 18 comma 6 del Contratto.
6. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni di competenza della Regione è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione, o a rilevatori individuati

dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative e annuali.

7. FT-DT è tenuta a fornire i dati relativi alle frequentazioni di tutti i treni, sulla base delle risultanze delle rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi, nonché l'indice di affollamento per fascia oraria - misurato come passeggeri in piedi/metro quadrato, considerando la sola superficie utile del vagone per il viaggio in piedi (esclusa, quindi, la superficie occupata da posti a sedere e gli spazi destinati al deflusso dei passeggeri). FT-DT 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). FT-DT effettua giornalmente dette rilevazioni sui treni equipaggiati con sistemi conta passeggeri e si impegna a fornire i dati, a richiesta della Regione, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione.
8. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.
9. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, FT-DT cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura, affinché la Regione sia abilitata con n. 1 (una) postazione per l'accesso alla consultazione via Internet dei sistemi informativi di circolazione del Gestore dell'Infrastruttura con il profilo di "Committente/cliente di Impresa Ferroviaria". Per il gestore FT-DI, FT-DT si impegna entro 12 mesi dalla sottoscrizione del presente contratto a garantire il suddetto adempimento.

Art. 18

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

1. Le Parti, anche con riferimento alla Delibera ART n. 16/2018 ed alla Delibera ART 106/2018, hanno individuato le CMQ con i relativi indicatori di qualità, valori obiettivo, nonché gli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO, in funzione dei quali possono maturare premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'Allegato 3 del Contratto.
2. Nel caso di maturazione di premi, gli stessi sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.
3. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità non potrà superare il 1,5% (uno virgola cinque per cento) del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF (All. 4). Qualora le riduzioni/mitigazioni delle penali superassero, nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali dell'anno successivo. In nessun caso, comunque, gli importi delle riduzioni/mitigazioni delle penali potranno determinare per FT-DT un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4, comma 6 del D.Lgs. 70/2014,

è consentita l'applicazione di penali a FT-DT solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.

4. La Regione e FT-DT si danno reciprocamente atto che le CMQ e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Reg. 1371/2007. Le somme che FT-DT dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Reg. 1371/2007 vanno a ridurre in maniera corrispondente gli importi delle eventuali penali.
5. Il sistema delle penalità ha lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro di eventuali disagi e danni e, in particolare, i relativi importi economici possono essere utilizzati dalla Regione, a beneficio della clientela, anche, eventualmente, in forma di buoni sconto (indennità per abbonati), da intendersi convenzionalmente emessi a compensazione delle indennità da ritardo, previste all'art. 17 del citato Reg. 1371/2007 Per la determinazione dell'indennità per abbonati è utilizzato l'indicatore di scostamento orario entro cinque minuti a destino, misurato per linea e per mese, considerando tutte le cause di ritardo.
6. Ai fini della contestazione della violazione che può dar luogo a penale, la Regione provvede ad inoltrare, a mezzo pec, l'avviso di violazione entro 10 (dieci) giorni dalla data di accertamento della medesima. FT-DT, entro 10 (dieci) giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, può produrre alla Regione le proprie controdeduzioni via pec. La Regione, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 10 (dieci) giorni dal ricevimento delle medesime e comunque, entro 60 (sessanta) giorni dalla data di avviso della violazione, provvede ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata, corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da FT-DT.

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19

(Gestione Tecnica del Contratto)

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, potrà istituirsi anche su richiesta di una delle Parti un "Tavolo Tecnico di Gestione del Contratto", paritetico e tematico, composto da:
 - a) due rappresentanti di FT-DT;
 - b) due rappresentanti della Regione.
2. Nell'ambito del tavolo, le Parti si confrontano sull'interpretazione e sull'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali e all'esame dei Piani di cui agli articoli 14 e 15, nonché al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all'applicazione delle penali e delle riduzioni/mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale, agli adempimenti relativi al riequilibrio economico-finanziario del Contratto, nonché alla verifica sullo stato di attuazione del programma di investimenti, di cui al precedente articolo 15 del Contratto.

3. Il tavolo è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di FT-DT.

Art. 20

(Trasparenza e Riservatezza)

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

Art. 21

(Clausola Fiscale)

1. La presente scrittura privata non autenticata, sottoscritta digitalmente, è esente da registrazione fino al caso d'uso, ai sensi dell'articolo 5 del DPR 26 aprile 1986 n. 131.
2. Il presente Contratto, sarà registrato in caso d'uso, secondo la disciplina applicabile.
3. L'imposta di bollo relativa al presente contratto è a carico di FT-DT ed ai sensi del DPR n. 642/72, è assolta a mezzo versamenti con mod. F24 (cod. tributo: 1552), effettuati in data 28/12/2021 e 29/12/2021 per € 832,00.

Art. 22

(Risoluzione e cessione del Contratto)

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle Parti agli impegni assunti nel Contratto, che si rivelino tali da pregiudicarne in modo rilevante la prosecuzione, l'altra Parte potrà comunicare la propria intenzione di risolvere il Contratto per inadempimento, assegnando alla Parte inadempiente un termine per porvi rimedio. Decorso inutilmente tale termine, il Contratto sarà dichiarato risolto. In ogni caso di cessazione anticipata degli effetti del presente Contratto, ciascuna Parte si impegna a corrispondere all'altra gli importi economici eventualmente necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, incluso il profitto ragionevole (ai sensi del Reg. 1370), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 9, comma 12. Il versamento dalla Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche che saranno definite, e, comunque, entro, e non oltre, 6 (sei) mesi dalla risoluzione.
2. In particolare la Regione, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti inadempimenti:

- a. abbandono o sospensione ingiustificato del servizio;
 - b. ingiustificate e gravi, reiterate o permanenti irregolarità nell'esercizio che ne compromettano la regolarità o la sicurezza;
 - c. grave violazione delle prescrizioni dettate dagli Enti competenti nell'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio;
 - d. superamento della soglia per le penali secondo quanto definito dall'ART nella Delibera 16/2018, Misura 4, punto 7, prima dell'abbattimento di cui al comma 3 del l'Articolo 18 del Contratto;
 - e. mancata ottemperanza a norme imperative di legge o regolamentari ed in particolare nel caso di sostituzione, anche parziale, di terzi nella gestione del servizio, ove questa non sia autorizzata dalla Regione;
 - f. qualora FT-DT sia sottoposta a procedura di fallimento, oppure ad altra procedura concorsuale di liquidazione;
 - g. qualora FT-DT perda i requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente in materia di rilascio della licenza ferroviaria;
 - h. La Regione risolve il Contratto nei seguenti casi:
 - qualora, nei confronti di FT-DT sia intervenuta la decadenza dei requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalla normativa vigente, per aver prodotto falsa documentazione o dichiarazioni mendaci;
 - qualora, nei confronti di FT-DT sia intervenuto un provvedimento definitivo che dispone l'applicazione di una o più misure di prevenzione di cui al codice delle leggi antimafia e delle relative misure di prevenzione, ovvero sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i reati di cui all'articolo 80 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss. mm. ed ii.;
 - i. inadempimento, da parte di FT-DT, delle obbligazioni previste all'art. 28.
3. In particolare FT-DT, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti inadempimenti:
- a. nel caso di tardivo pagamento di tre rate trimestrali consecutive rispetto ai termini di cui al precedente articolo 7;
 - b. nel caso in cui la Regione non assicuri a FT-DT il corrispettivo annuo minimo garantito di cui al precedente articolo 10, comma 3.
4. A seguito della risoluzione conseguente all'inutile decorrenza del termine fissato ai sensi del comma 1 del presente articolo, FT-DT è tenuta comunque al proseguimento del servizio alle medesime condizioni di cui al presente Contratto per i primi 12 (dodici) mesi successivi alla sopra richiamata decorrenza. Decorso il predetto periodo, le Parti concorderanno le condizioni tecniche, economiche e finanziarie del successivo periodo di continuità del servizio che non potrà comunque superare il limite temporale previsto dalla norma applicabile.

5. È vietata, a pena di nullità, la cessione del Contratto. Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico - organizzativo ed economico-finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti casi:
- a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione societaria di Ferrotramviaria s.p.a.;
 - b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Amministrazione regionale.

Art. 23

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

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

Art. 24

(Recesso)

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

Art. 25

(Controversie tra le Parti)

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

Art. 26

(Cessione dei crediti e debiti)

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

Art. 27

(Dichiarazioni ed obblighi)

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

Art. 28

(Garanzia fidejussoria)

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

Art. 29

(Codice etico e Disciplinare)

2. Le Parti si impegnano a rispettare i principi contenuti nei rispettivi Codici Etici/Disciplinari. Detti Codici, seppur non allegati al presente Atto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.

3. In caso di violazione da parte di FT-DT del proprio Codice Etico e/o da parte della Regione delle seguenti norme: L. 6 novembre 2012, n. 190 “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell’illegalità nella Pubblica Amministrazione”, DPR 16 aprile 2013, n. 62 “Codice di comportamento dei dipendenti pubblici”, entrambe le Parti avranno il diritto di risolvere il presente Atto, ai sensi e per gli effetti, dell’art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

Art. 30

(Tracciabilità dei flussi finanziari)

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

Art. 31

(Tutela dei dati personali)

1. Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, e successive modifiche ed integrazioni, in considerazione del Regolamento UE n. 2016/679, si riporta quanto segue.
2. Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all’esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali acquisiti nella fase di gestione per le finalità amministrative e/o contabili e per la corretta esecuzione di tutto quanto previsto, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. n.196/2003, così come modificato dal D.Lgs. n. 101/2018 e s.m. e i., in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.
3. Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di affidamento ed esecuzione del presente Contratto (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).
4. I dati personali raccolti nell’ambito della fase di esecuzione del presente Contratto rientrano nelle categorie dei “Dati Comuni” acquisiti direttamente dalle Parti contraenti o dai dipendenti dei contraenti: dati anagrafici, dati di contatto.
5. I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.
6. Per la Regione Puglia il titolare del Trattamento dei Dati è “Regione Puglia” Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI, rappresentata dal Presidente, rappresentante designato al trattamento

per conto del Titolare è il Dirigente pro-tempore della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, ing. Carmela Iadaresta, contattabile all'indirizzo mail: c.iadaresta@regione.puglia.it, con sede legale in Lungomare Nazario Sauro n. 33 – 70100 - BARI. Per la Regione Puglia il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è la dott.ssa Rossella CACCAVO contattabile all'indirizzo mail: rpd@regione.puglia.it.

7. Per FT-DT, il Titolare del Trattamento è Ferrotramviaria S.p.a., con sede legale e amministrativa in Roma, Piazza G. Winckelmann n. 12. Per FT-DT il Data Protection Officer (DPO - responsabile per la protezione dei dati) è la dott.ssa Maria Francesca Ricchiuto, contattabile all'indirizzo e-mail mfricchiuto@ferrovienordbarese.it.
8. I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di che trattasi. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.
9. Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 32

(Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

1. La Regione è tenuta al rispetto della normativa di settore riguardante le pubbliche amministrazioni in materia di sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici, ed in particolare della Circolare Agenzia per l'Italia Digitale del 17 marzo 2017 n. 1/2017 e eventuali s.m.i. contenente le "*Misure minime di sicurezza ICT per le pubbliche amministrazioni*" (G.U. Serie Generale n. 79 del 04/04/2017) e dà atto di avere proceduto alla implementazione delle misure ivi previste.
2. FT-DT si impegna a individuare e rispettare misure equivalenti, idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.
3. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, le Parti si obbligano a segnalare con la massima tempestività all'altra Parte di aver subito un eventuale attacco informatico. Resta inteso che in caso di inadempimento parziale o integrale la Parte interessata avrà facoltà di risolvere il presente Atto

ai sensi dell'art. 1456 c.c. e, indipendentemente dall'esercizio di tale facoltà, il diritto all'integrale risarcimento dei danni subiti in conseguenza dell'inadempimento.

Articolo 33

(Disposizioni finali)

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

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Puglia

ing. Carmela IADARESTA



Iadaresta Carmela
30.12.2021
11:51:50
GMT+01:00

Per Ferrotramviaria S.p.A.

dott. Antonio RICCO

Allegati al presente Atto:

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



Firmato digitalmente da:
RICCO ANTONIO
Firmato il 30/12/2021 11:16
Seriale Certificato: 101502984966819015821137338842885610434
Valido dal 15/07/2020 al 15/07/2023
ArubaPEC S.p.A. NG CA 3

Programma di esercizio

Treno	Partenza	Arrivo	Ora p	Ora a	km	Min	Vel	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti	egg circolazione	Treni*km tot	periodicità	servizio sostitutivo
ET 91301	RUVO	BARI CLE	04:30	05:21	35,338	51	41,6	7	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10707,41	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91200	BARI CLE	BITONTO	04:45	05:11	18,251	26	42,1	5	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	51580,05	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91454	RUVO	CORATO	04:55	04:58	7,839	13	36,2	0	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	2375,22	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91302	BARI CLE	RUVO	04:55	05:44	35,338	49	43,3	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10707,41	lunedì, sabato	Treno
ET 91303	BARI CLE	RUVO	05:09	05:58	35,338	49	43,3	7	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10707,41	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91252	BITONTO	BITONTO	05:10	06:25	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Treno
ET 91002	BARI CLE	CORATO	05:24	06:35	43,177	61	42,5	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Treno + Bus ex art. 34 octies
ET 91254	BARI CLE	RUVO	05:40	06:23	35,338	49	43,3	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10707,41	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91255	BITONTO	BARI CLE	05:45	06:10	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91005	CORATO	BARI CLE	05:45	06:48	43,177	63	41,1	10	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91305	RUVO	BARI CLE	05:47	06:37	36,474	50	43,8	7	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91004	BARI CLE	CORATO	06:11	07:14	43,177	63	41,1	10	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91256	BITONTO	BARI CLE	06:18	06:43	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91255	BITONTO	BARI CLE	06:24	06:49	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91257	RUVO	BARI CLE	06:35	07:25	35,338	50	42,4	7	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10707,41	lunedì, sabato	Treno
ET 91005	CORATO	BARI CLE	06:44	07:47	43,177	63	41,1	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91309	RUVO	BARI CLE	06:46	07:37	36,474	51	42,9	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91206	BARI CLE	BITONTO	06:50	07:16	18,251	26	42,1	5	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	51580,05	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91209	BARI CLE	FESCA-S.G.	07:25	07:43	14,098	18	47,0	3	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	4721,69	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91007	CORATO	BARI CLE	07:34	08:39	43,177	65	39,9	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91311	RUVO	BARI CLE	07:37	08:28	36,474	51	42,9	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Treno
ET 91260	BARI CLE	BITONTO	07:40	08:05	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91259	BITONTO	BARI CLE	07:48	08:13	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91008	BARI CLE	CORATO	07:50	08:54	43,177	64	40,5	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91313	BARI CLE	RUVO	07:55	08:46	36,474	51	42,9	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91314	BARI CLE	RUVO	08:00	08:49	36,474	49	44,7	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91211	BITONTO	BARI CLE	08:20	08:51	17,115	31	33,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5185,85	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91009	CORATO	BARI CLE	08:26	09:30	43,177	64	40,5	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91259	BARI CLE	BITONTO	08:32	08:57	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91265	BARI CLE	BITONTO	08:33	08:58	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91315	BARI CLE	RUVO	08:51	09:41	36,474	50	43,8	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91010	BARI CLE	CORATO	08:54	09:56	43,177	62	41,8	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91316	BARI CLE	RUVO	09:00	09:51	36,474	51	42,9	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91318	BARI CLE	RUVO	09:54	10:44	35,338	50	42,4	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10707,41	lunedì, sabato	Treno + Bus ex art. 34 octies
ET 91266	BARI CLE	BITONTO	10:02	10:27	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91265	BITONTO	BARI CLE	10:03	10:28	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91013	CORATO	BARI CLE	10:19	11:23	43,177	64	40,5	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91319	BARI CLE	RUVO	10:21	11:13	35,338	52	40,8	7	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10707,41	lunedì, sabato	Treno
ET 91014	BARI CLE	CORATO	10:38	11:40	43,177	62	41,8	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Treno + Bus ex art. 34 octies
ET 91267	BARI CLE	BITONTO	10:45	11:10	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91320	BARI CLE	RUVO	10:48	11:38	35,338	50	42,4	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10707,41	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91268	BARI CLE	BITONTO	10:49	11:14	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91015	CORATO	BARI CLE	11:09	12:03	43,177	64	40,5	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91323	BARI CLE	RUVO	11:11	12:02	36,474	51	42,9	7	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91018	BARI CLE	BITONTO	11:24	12:29	43,177	62	41,8	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91269	BITONTO	BARI CLE	11:30	11:55	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91324	BARI CLE	RUVO	11:37	12:26	36,474	49	44,7	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91019	BARI CLE	CORATO	11:58	13:02	43,177	64	40,5	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91325	BARI CLE	RUVO	12:00	12:51	36,474	51	42,9	7	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91272	BARI CLE	BITONTO	12:14	12:39	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91020	BARI CLE	CORATO	12:16	13:18	43,177	62	41,8	8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91271	BITONTO	BARI CLE	12:25	12:50	17,115	25	41,1	6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10782,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 octies
ET 91326	BARI CLE	RUVO	12:26	13:16	36,474	50	43,8	9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91023	CORATO	BARI CLE	12:54	13:56	43,177	64	40,5	10	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13082,63	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies
ET 91327	RUVO	BARI CLE	12:54	13:46	36,474	52	42,1	7	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11051,62	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 octies

Programma di esercizio

Treno	Partenza	Arrivo	Ora p	Ora	km	Vel	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti	gg circolazione	Treni*km tot	periodicità	servizio sostitutivo
ET 91212	BARI CLE	BITONTO	13:05	13:35	17,115	30	34,2	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'185,85	lunedì_sabato	Treno
ET 91274	BARI CLE	BITONTO	13:09	13:34	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91024	BITONTO	CORATO	13:15	14:18	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91273	BITONTO	BARI CLE	13:20	13:45	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91328	BARI CLE	RUVO	13:21	14:14	36,474	53	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91025	CORATO	BARI CLE	13:52	14:57	43,177	65	39,9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91275	BARI CLE	BITONTO	13:55	14:20	17,115	25	42,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91276	BARI CLE	BITONTO	13:55	14:27	36,474	52	42,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91277	BARI CLE	BITONTO	14:05	14:35	17,115	30	34,2	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'185,85	Treno	
ET 91026	BARI CLE	CORATO	14:15	15:18	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91330	BARI CLE	RUVO	14:22	15:13	36,474	51	42,9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91331	RUVO	BARI CLE	14:46	15:36	35,338	50	42,4	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707,41	Treno	
ET 91027	CORATO	BARI CLE	14:48	15:52	43,177	64	40,5	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91278	BARI CLE	BITONTO	14:54	15:19	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91277	BITONTO	BARI CLE	15:00	15:25	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91332	RUVO	BARI CLE	15:00	15:47	36,474	47	46,6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91028	BARI CLE	CORATO	15:11	16:15	43,177	64	40,5	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91029	CORATO	BARI CLE	15:37	16:40	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91280	BARI CLE	BITONTO	15:46	16:11	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91030	BARI CLE	CORATO	15:55	16:58	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91217	BARI CLE	BITONTO	15:59	16:30	18,251	31	35,3	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530,05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91334	BARI CLE	RUVO	16:05	16:55	36,474	50	43,8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91281	BITONTO	BARI CLE	16:30	16:55	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91031	BARI CLE	CORATO	16:31	17:35	43,177	64	40,5	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91282	BITONTO	BARI CLE	16:34	16:59	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91335	RUVO	BARI CLE	16:34	17:25	36,474	51	42,9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91218	BARI CLE	BITONTO	16:43	17:13	17,115	30	34,2	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'185,85	Treno	
ET 91032	BARI CLE	CORATO	16:53	17:56	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91283	RUVO	BARI CLE	16:59	17:51	36,474	52	42,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91033	CORATO	BARI CLE	17:26	18:31	43,177	65	39,9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91337	BARI CLE	BITONTO	17:29	18:21	36,474	52	42,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91284	BARI CLE	BITONTO	17:34	17:59	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91035	BARI CLE	CORATO	18:26	19:30	43,177	64	40,5	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91341	RUVO	BARI CLE	18:29	19:20	35,338	51	41,6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707,41	Treno	
ET 91340	BARI CLE	RUVO	18:34	19:23	35,338	49	43,3	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707,41	Treno	
ET 91285	BITONTO	BARI CLE	18:43	19:08	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91223	BITONTO	BARI CLE	18:43	19:15	18,251	32	34,2	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530,05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91036	BARI CLE	CORATO	18:45	19:48	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91342	BARI CLE	RUVO	18:50	19:43	36,474	53	41,3	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91286	BARI CLE	BITONTO	19:15	19:40	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91037	CORATO	BARI CLE	19:22	20:25	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91287	BARI CLE	BITONTO	19:25	19:50	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91224	BARI CLE	BITONTO	19:34	20:01	18,251	27	40,6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530,05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91038	BARI CLE	CORATO	19:40	20:43	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Treno + Bus ex art. 34 ocies
ET 91225	BITONTO	BARI CLE	19:44	20:15	18,251	31	35,3	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	5'530,05	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91344	RUVO	BARI CLE	19:50	20:42	35,338	52	40,8	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707,41	Treno	
ET 91039	BITONTO	BARI CLE	20:07	20:32	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91345	RUVO	BARI CLE	20:17	21:08	36,474	51	42,9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91040	BARI CLE	CORATO	20:33	21:36	43,177	65	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91346	BARI CLE	RUVO	20:44	21:33	36,474	49	44,7	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91041	CORATO	BARI CLE	21:02	22:05	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91347	BARI CLE	BITONTO	21:04	21:55	36,474	51	42,9	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	11'051,62	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91292	BARI CLE	BITONTO	21:08	21:33	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91291	BITONTO	BARI CLE	21:17	21:42	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91348	BARI CLE	CORATO	21:31	22:20	36,474	49	44,7	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91349	BARI CLE	RUVO	21:52	22:43	35,338	51	41,6	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707,41	Treno	
ET 91043	CORATO	BARI CLE	21:52	22:55	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies
ET 91294	BITONTO	BARI CLE	21:57	22:22	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91293	BITONTO	BARI CLE	22:09	22:24	17,115	25	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	1'078,25	domenica+festivi	Bus ex art. 34 ocies
ET 91350	RUVO	BARI CLE	22:08	22:55	35,338	47	45,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	10'707,41	Treno	
ET 91044	BARI CLE	CORATO	22:18	23:21	43,177	63	41,1	elettrorreno a composizione bloccata	4 C	215	411	303	13'082,63	lunedì_sabato	Bus ex art. 34 ocies

Programma di esercizio

Treno	Partenza	Arrivo	Ora p	Ora a	km	Vel	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti	gg circolazione	Treni*km tot	periodicità	servizio sostitutivo
ET 91184	BARI C.LE	CECILIA	18.30	18.53	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520,25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 occlies
ET 91132	BARI C.LE	CECILIA	18.39	19.04	9,816	25	23,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91183	BARI C.LE	CECILIA	18.40	19.03	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520,25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 occlies
ET 91133	BARI C.LE	CECILIA	18.59	19.25	9,816	26	22,7	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91186	BARI C.LE	CECILIA	19.20	19.43	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520,25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 occlies
ET 91185	BARI C.LE	CECILIA	19.22	19.45	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520,25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 occlies
ET 91135	BARI C.LE	CECILIA	19.45	20.09	9,816	24	24,5	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91188	BARI C.LE	CECILIA	20.12	20.35	9,816	26	22,7	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91187	BARI C.LE	CECILIA	20.22	20.45	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520,25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 occlies
ET 91136	BARI C.LE	CECILIA	20.38	21.02	9,816	24	24,5	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91137	BARI C.LE	CECILIA	20.47	21.13	9,816	26	22,7	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91189	BARI C.LE	CECILIA	21.20	21.43	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520,25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 occlies
ET 91180	BARI C.LE	CECILIA	21.24	21.47	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520,25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 occlies
ET 91138	BARI C.LE	CECILIA	21.26	21.50	9,816	24	24,5	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91139	BARI C.LE	CECILIA	21.34	22.05	9,816	26	22,7	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91192	BARI C.LE	CECILIA	22.02	22.25	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520,25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 occlies
ET 91191	BARI C.LE	CECILIA	22.06	22.29	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520,25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 occlies
ET 91140	BARI C.LE	CECILIA	22.13	22.37	9,816	24	24,5	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91141	BARI C.LE	CECILIA	22.22	22.48	9,816	26	22,7	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91142	BARI C.LE	CECILIA	23.02	23.25	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91193	BARI C.LE	CECILIA	23.05	23.28	9,816	23	25,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	53	520,25	domenica + 8 dicembre	Bus ex art. 34 occlies
ET 91143	BARI C.LE	CECILIA	23.10	23.36	9,816	26	22,7	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
ET 91145	BARI C.LE	CECILIA	23.32	23.57	9,816	25	23,6	eletrotreno a composizione bloccata	3 C	172	540	303	2974,25	lunedì, sabato	Bus ex art. 34 occlies
AS1060	CORATO	BARLETTA C.LE	04.20	04.58	27	38	42,6	Bus	1	51	76	63	1701	DOMENICA+FESTIVI	-
AS1030	BITONTO	RUVO	04.30	05.00	23	30	46,0	Bus	1	51	76	63	1449	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2203	BARLETTA C.LE	BITONTO	04.59	06.17	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS1201	RUVO	BITONTO	05.05	05.35	23	30	46,0	Bus	1	51	76	63	1449	DOMENICA+FESTIVI	-
AS1052	CORATO	BARLETTA C.LE	05.25	06.03	27	38	42,6	Bus	1	51	76	63	1701	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2200	BITONTO	BARLETTA C.LE	05.45	07.03	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2207	BITONTO	BARLETTA C.LE	06.15	07.33	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2204	BITONTO	BARLETTA C.LE	06.22	07.40	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2211	BITONTO	BARLETTA C.LE	06.52	08.10	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2208	BITONTO	BARLETTA C.LE	07.47	09.05	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2213	BITONTO	BARLETTA C.LE	08.10	09.28	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2215	BITONTO	BARLETTA C.LE	08.32	09.50	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2216	BITONTO	BARLETTA C.LE	09.05	10.23	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2217	BITONTO	BARLETTA C.LE	09.07	10.25	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2214	BITONTO	BARLETTA C.LE	10.02	11.20	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2218	BITONTO	BARLETTA C.LE	11.55	13.13	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2221	BITONTO	BARLETTA C.LE	11.58	13.15	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2225	BITONTO	BARLETTA C.LE	13.37	14.55	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2222	BITONTO	BARLETTA C.LE	13.40	14.58	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2228	BITONTO	BARLETTA C.LE	15.07	16.25	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2226	BITONTO	BARLETTA C.LE	16.30	16.48	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS1231	CORATO	BITONTO	16.55	17.35	25	40	37,5	Bus	1	51	76	63	1975	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2233	BITONTO	BARLETTA C.LE	17.17	18.35	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2237	BITONTO	BARLETTA C.LE	18.10	19.28	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2236	BITONTO	BARLETTA C.LE	19.02	20.20	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2239	BITONTO	BARLETTA C.LE	19.50	21.08	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS2240	BITONTO	BARLETTA C.LE	19.52	21.10	56	78	43,1	Bus	1	51	76	63	3528	DOMENICA+FESTIVI	-
AS1053	BARLETTA C.LE	CORATO	22.58	23.35	27	38	42,6	Bus	1	51	76	63	1701	DOMENICA+FESTIVI	-
AS1244	BITONTO	CORATO	23.10	23.50	29	40	43,5	Bus	1	51	76	63	1827	DOMENICA+FESTIVI	-
AS 303	BARLETTA C.LE	RUVO	04.07	05.04	33,437	57	35,2	Bus	1	52	52	303	10*131.41	lunedì, sabato	-
AS 3	BARLETTA C.LE	CORATO	04.48	05.36	25,598	48	32	2	1	52	52	303	7756,19	lunedì, sabato	-
AS 454	CORATO	BARLETTA C.LE	05.05	05.53	25,598	48	32	2	1	52	52	303	7756,19	lunedì, sabato	-
AS 307	BARLETTA C.LE	RUVO	05.25	06.25	33,437	60	33,4	3	1	52	52	303	10*131.41	lunedì, sabato	-
AS 5	BARLETTA C.LE	CORATO	05.47	06.35	25,598	48	32	2	1	52	52	303	7756,19	lunedì, sabato	-
AS 302	RUVO	BARLETTA C.LE	05.50	06.53	33,437	63	31,8	3	1	52	52	303	10*131.41	lunedì, sabato	-
AS 311	CORATO	BARLETTA C.LE	06.20	07.24	33,437	64	31,3	3	1	52	52	303	10*131.41	lunedì, sabato	-
AS 1309	CORATO	BARLETTA C.LE	06.31	07.19	25,598	48	32	2	1	52	52	303	7756,19	lunedì, sabato	-
AS 1016	RUVO	BARLETTA C.LE	06.40	07.33	33,437	53	37,9	3	1	52	52	277	9262,05	di_sabato escluso agosto e fes	-
AS 7	BARLETTA C.LE	CORATO	06.41	07.28	25,598	47	32,7	2	1	52	52	303	7756,19	lunedì, sabato	-
AS 1010	BITONTO	BARLETTA C.LE	06.45	07.48	51,660	63	49,2	0	1	52	52	277	14309,82	di_sabato escluso agosto e fes	-
AS 1001	ANDRIA	BARI C.LE	07.00	08.00	57,353	60	57,4	0	1	52	52	277	16886,78	di_sabato escluso agosto e fes	-
AS 91406	ANDRIA	BARLETTA C.LE	07.17	07.35	12,556	18	41,9	1	1	52	52	303	3805,07	lunedì, sabato	-

106'659

153'758

Programma di esercizio

Treno	Partenza	Arrivo	Ora p	Ora a	km	Min	Vel	num di fermate intermedie	Tipo materiale	num vetture comp minima	posti offerti a sedere	posti offerti	egg circolazione	Treni*km tot	periodicità	servizio sostitutivo
AS 4	CORATO	BARILETTA C.LE	07.22	08.10	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 9	BARILETTA C.LE	CORATO	07.25	08.13	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 1003	ANDRIA	BARI C.LE	07.30	08.30	57.353	60	57.4	0	Bus	1	52	52	277	15886.78	di_sabato escluso agosto e fest	-
AS 402_2	RUVO	ANDRIA	07.35	08.15	20.979	40	31.3	1	Bus	1	52	52	200	4175.80	la_gennaio a giugno e da settim	-
AS 1018	ANDRIA	BARILETTA C.LE	07.40	08.03	12.558	23	32.8	1	Bus	1	52	52	277	3478.57	di_sabato escluso agosto e fest	-
AS 1014	BITONTO	BARILETTA C.LE	07.45	08.48	51.660	63	49.2	2	Bus	1	52	52	277	14309.82	di_sabato escluso agosto e fest	-
AS 91407	ANDRIA	ANDRIA	07.47	08.05	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 1012	RUVO	BARILETTA C.LE	08.00	08.53	33.437	53	37.9	2	Bus	1	52	52	277	9262.05	di_sabato escluso agosto e fest	-
AS 11	CORATO	BARILETTA C.LE	08.15	09.03	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 91408	ANDRIA	BARILETTA C.LE	08.17	08.35	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 91409	ANDRIA	ANDRIA	08.50	09.08	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 8	CORATO	BARILETTA C.LE	09.01	09.49	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 13	BARILETTA C.LE	CORATO	09.22	10.10	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 91410	ANDRIA	BARILETTA C.LE	10.00	10.18	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 10	CORATO	BARILETTA C.LE	10.04	10.52	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 15	BARILETTA C.LE	CORATO	10.10	10.58	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 12	CORATO	BARILETTA C.LE	10.55	11.43	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 19	CORATO	BARILETTA C.LE	11.03	11.51	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 14	CORATO	BARILETTA C.LE	11.45	12.33	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 23	BARILETTA C.LE	CORATO	11.50	12.38	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 91413	BARILETTA C.LE	ANDRIA	12.08	12.26	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 91414	ANDRIA	BARILETTA C.LE	12.35	12.53	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 18	CORATO	BARILETTA C.LE	12.38	13.26	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 25	BARILETTA C.LE	CORATO	12.50	13.38	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 91415	BARILETTA C.LE	ANDRIA	13.10	13.28	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 1001	BARILETTA C.LE	BITONTO	13.27	14.30	51.660	63	49.2	2	Bus	1	52	52	277	14309.82	di_sabato escluso agosto e fest	-
AS 1013	BARILETTA C.LE	RUVO	13.30	14.28	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	277	9262.05	di_sabato escluso agosto e fest	-
AS 20	CORATO	BARILETTA C.LE	13.30	14.18	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 22_1	ANDRIA	ANDRIA	13.30	14.10	20.979	40	31.3	1	Bus	1	52	52	200	4175.80	la_gennaio a giugno e da settim	-
AS 91416	ANDRIA	BARILETTA C.LE	13.38	13.56	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 22	RUVO	BARILETTA C.LE	13.42	14.45	33.437	63	31.8	3	Bus	1	52	52	303	10131.41	lunedì, sabato	-
AS 27	BARILETTA C.LE	CORATO	13.45	14.33	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 22_4	CORATO	BARILETTA C.LE	13.45	14.28	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	200	5119.80	la_gennaio a giugno e da settim	-
AS 22_2	CORATO	ANDRIA	13.45	14.10	13.040	25	31.3	0	Bus	1	52	52	200	2808.00	la_gennaio a giugno e da settim	-
AS 22_3	CORATO	ANDRIA	13.45	14.10	13.040	25	31.3	0	Bus	1	52	52	200	2808.00	la_gennaio a giugno e da settim	-
AS 1009	BARILETTA C.LE	BITONTO	14.12	15.15	51.660	63	49.2	2	Bus	1	52	52	277	14309.82	di_sabato escluso agosto e fest	-
AS 91417	BARILETTA C.LE	RUVO	14.12	15.05	33.437	53	37.9	2	Bus	1	52	52	277	9262.05	di_sabato escluso agosto e fest	-
AS 24	BARILETTA C.LE	ANDRIA	14.20	14.38	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 1002	BARI C.LE	ANDRIA	14.30	15.30	57.353	60	57.4	0	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 29	BARILETTA C.LE	CORATO	14.40	15.28	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 1004	BARI C.LE	ANDRIA	15.00	16.00	57.353	60	57.4	0	Bus	1	52	52	277	15886.78	di_sabato escluso agosto e fest	-
AS 26	CORATO	BARILETTA C.LE	15.25	16.13	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 31	BARILETTA C.LE	CORATO	15.37	16.25	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 33	BARILETTA C.LE	CORATO	16.21	17.09	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 28	CORATO	BARILETTA C.LE	16.22	17.10	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 91421	BARILETTA C.LE	ANDRIA	16.45	17.03	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 30	CORATO	BARILETTA C.LE	17.07	17.55	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 91422	ANDRIA	BARILETTA C.LE	17.15	17.33	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 35	BARILETTA C.LE	CORATO	17.19	18.07	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 91423	BARILETTA C.LE	ANDRIA	17.45	18.03	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 32	CORATO	BARILETTA C.LE	18.07	18.55	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 37	BARILETTA C.LE	CORATO	18.15	19.06	25.698	51	30.1	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 91424	ANDRIA	BARILETTA C.LE	18.15	18.33	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 91425	ANDRIA	BARILETTA C.LE	18.45	19.03	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 34	CORATO	BARILETTA C.LE	19.03	19.51	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 39	BARILETTA C.LE	CORATO	19.14	20.02	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 91426	ANDRIA	BARILETTA C.LE	19.15	19.33	12.558	18	41.9	1	Bus	1	52	52	303	3805.07	lunedì, sabato	-
AS 36	CORATO	BARILETTA C.LE	19.55	20.43	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 41	BARILETTA C.LE	CORATO	20.05	20.53	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 38	CORATO	BARILETTA C.LE	20.50	21.38	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 43	BARILETTA C.LE	CORATO	20.52	21.40	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 40	CORATO	BARILETTA C.LE	21.44	22.32	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 45	BARILETTA C.LE	CORATO	21.53	22.41	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 42	CORATO	BARILETTA C.LE	22.32	23.20	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 455	BARILETTA C.LE	CORATO	22.40	23.28	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 47	BARILETTA C.LE	RUVO	23.10	00.08	33.437	58	34.6	3	Bus	1	52	52	303	10131.41	lunedì, sabato	-
AS 44	CORATO	BARILETTA C.LE	23.27	00.15	25.698	48	32	2	Bus	1	52	52	303	7756.19	lunedì, sabato	-
AS 354	RUVO	BARILETTA C.LE	23.58	00.55	33.437	57	35.2	3	Bus	1	52	52	303	10131.41	lunedì, sabato	-

Servizi Connessi – Rete di vendita diretta: Biglietterie e Self service

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

- a) le biglietterie di stazione,
- b) le emittitrici self-servicei rivenditori privati autorizzati
- c) il sito www.ferrotramviaria.com,
- d) App (gratuita) Ferrotramviaria,
- e) Il sito www.trenitalia.com (in vendita combinata)
- f) App (gratuita) Trenitalia, (in vendita combinata)

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

1. Biglietterie

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

N.	Stazione/fermata/Località	Biglietteria FT /Self Service/ PVT / Agenzie	n. sportelli
1	STAZIONE BARI CENTRALE	Self Service Info Point	5 1
2	FERMATA QUINTINO SELLA	FT Self service	1 1
3	FERMATA BRIGATA BARI	FT Self service	1 1
4	FERMATA FRANCESCO CRISPI	Self service	1
5	STAZIONE PALESE	Self service	1
6	FERMATA MACCHIE	FT Self service	1 1
7	FERMATA SS. MEDICI (BITONTO)	AGENZIA Self Service	1 1
8	STAZIONE BITONTO	AGENZIA Self Service	1 2
9	STAZIONE TERLIZZI	AGENZIA Self Service	1 2
10	STAZIONE RUVO di PUGLIA	AGENZIA Self Service	1 2
11	STAZIONE CORATO	AGENZIA Self Service	1 2
12	STAZIONE ANDRIA	AGENZIA Self Service	1 3

13	STAZIONE BARLETTA SCALO	FT	1
14	FERMATA BARLETTA CENTRALE	Self service	2
15	FERMATA TESORO (San Paolo)	FT Self service	1 1
16	FERMATA CITTADELLA (San Paolo)	FT Self service	1 1
17	FERMATA SAN GABRIELE (San Paolo)	FT Self service	1 1
18	FERMATA OSPEDALE (San Paolo)	FT Self service	1 1
19	FERMATA CECILIA (San Paolo)	FT Self service	1 1
20	FERMATA EUROPA	FT Self service	1 1
21	FERMATA AEROPORTO	FT Self service Info Point	1 3 1

22	EDICOLA CASCIONE (BARI)	P.V.T.	1
23	EDICOLA MARZULLI (BARI)	P.V.T.	1
24	BAR MARCONI (BARI)	P.V.T.	1
25	TABACCHI GELFO PAOLA (BARI)	P.V.T.	1
26	TABACCHI LORUSSO (BITONTO)	P.V.T.	1
27	BAR LUNA - CASTELLANO (BITONTO)	P.V.T.	1
28	CARTOLERIA LEVANTE BERARDI (BITONTO)	P.V.T.	1
29	TABACCHI DE ASTIS (TERLIZZI)	P.V.T.	1
30	TABACCHI LOBOSCO (RUVO di PUGLIA)	P.V.T.	1
31	TABACCHI LA FORTEZZA (RUVO di PUGLIA)	P.V.T.	1
32	TABACCHI GIANGASPERO (RUVO di PUGLIA)	P.V.T.	1
33	BAR K2 - OLIVIERI (CORATO)	P.V.T.	1
34	EDICOLA SCARINGELLA DANIELE (CORATO)	P.V.T.	1

2. Self service

Presso le stazioni/fermate della linea ferroviaria sono in funzione 32 biglietterie self service. L'elenco delle self service attive, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è di seguito riportato.

N.	Stazione/fermata/Località	"self service full" banconote + monete + pos
1	STAZIONE BARI CENTRALE	5
2	FERMATA QUINTINO SELLA	1
3	FERMATA BRIGATA BARI	1
4	FERMATA FRANCESCO CRISPI	1
5	STAZIONE PALESE	1
6	FERMATA MACCHIE	1
7	FERMATA SS. MEDICI (BITONTO)	1
8	STAZIONE BITONTO	2
9	STAZIONE TERLIZZI	2
10	STAZIONE RUVO di PUGLIA	2
11	STAZIONE CORATO	2
12	STAZIONE ANDRIA	3
13	STAZIONE BARLETTA SCALO	0
14	FERMATA BARLETTA CENTRALE	2
15	FERMATA TESORO (San Paolo)	1
16	FERMATA CITTADELLA (San Paolo)	1
17	FERMATA SAN GABRIELE (San Paolo)	1
18	FERMATA OSPEDALE (San Paolo)	1
19	FERMATA CECILIA (San Paolo)	1
20	FERMATA EUROPA	1
21	FERMATA AEROPORTO	3
	TOTALE	33

CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ DEI SERVIZI PENALITÀ E PREMI

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

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

Allo scopo si definiscono, in relazione al rapporto tra il numero dei treni regionali nel giorno medio feriale e il totale dei treni regionali di Ferrotramviaria FT – DT circolanti nella Regione nello stesso periodo nell’ambito del Contratto di Servizio, la classificazione delle linee (Tabella 1) e, in relazione al rapporto tra numero di passeggeri serviti in una determinata stazione e il numero di passeggeri regionali di Ferrotramviaria serviti in tutte le stazioni oggetto del Contratto di Servizio, la tipologia delle stazioni e le stazioni intermedie rilevanti (Tabella 2):

CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE - Tabella 1

Linee	Direttrici
FR1 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell’ambito del CdS nel giorno medio feriale > al 20%	Bari – Barletta via Aeroporto e Bari – Quartiere San Paolo (Cecilia)
FR2 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nell’ambito del CdS nel giorno medio feriale > al 10% e <= al 20%	Bari – Barletta via Palese

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

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

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

STAZIONI – Tabella 2

STAZIONI	TIPOLOGIA (A – B – C)	STAZIONE INTERMEDIA RILEVANTE
110 - Bari	A	SI
130 - Fesca San Girolamo	C	SI
135 - Palese	C	NO

STAZIONI	TIPOLOGIA (A – B – C)	STAZIONE INTERMEDIA RILEVANTE
145 - Bitonto	A	SI
155 - Terlizzi	B	NO
160 - Ruvo di Puglia	A	SI
165 - Corato	A	NO
170 - Andria	A	SI
175 - Barletta Scalo	C	NO
180 - Barletta	A	NO
194 - Cecilia	C	NO

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

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

PENALI

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

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

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

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

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

Definizioni

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

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

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

Coefficiente di gradualità

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

0.8 per il 2022;

1 per i successivi restanti anni di validità del contratto;

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

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

Offerta di posti –(Misura 6)

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

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

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

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

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

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

Per ogni non conformità, come da dichiarazione di Ferrotramviaria, è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta/00) a treno nelle more che FT-DT completi la messa a disposizione di una utenza di consultazione per la Regione del proprio sistema di monitoraggio della circolazione previsto entro il 1 giugno 2022.

Suddetta dichiarazione da parte di FT-DT avverrà con cadenza mensile, da inviare entro il mese successivo a quello di riferimento.

Regolarità e Puntualità – (Misura 7)

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

Implementato il nuovo sistema di monitoraggio dal Gestore e definita la revisione della programmazione oraria, che dovrà essere condivisa tra le Parti ed il Gestore, gli obiettivi

annuali stabiliti saranno proporzionalmente ridefiniti a partire dal secondo anno utile (mantenendo fissi i differenziali di miglioramento stabiliti), nel caso si rilevasse per il consuntivo del primo anno utile, uno scostamento maggiore dello 0,1% tra il consuntivo calcolato come da Delibera ART 16/2018 e l'obiettivo di cui alla Delibera ART 16/2018 Misura 7, punto 4.

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

Regolarità del Servizio:

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

Treni effettuati regolarmente = numero dei treni programmati, sottratti:

- Treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne, se non adeguatamente sostituiti;
- Treni parzialmente o totalmente soppressi imputabili a Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Trasporto o al GI Regionale, se non adeguatamente sostituiti;
- Treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituiti;
- Treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

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

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

Regolarità del servizio: valori annuali – numero treni	CMQ 2022 – 2033
%	99,87

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

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

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

dove:

$T_{tot,i}$ = numero totale dei treni programmati – numero totale dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti;

Tr_i = numero dei treni arrivati a destinazione, comprensivi anche dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI, ma adeguatamente sostituiti.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

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

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

Regolarità del servizio: valori annuali over-performance	CMQ 2022-2033
%	100

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

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni (cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI) si fa riferimento alla classificazioni definite dalla Fiche UIC450-2.

Puntualità

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

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

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

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

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

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

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

dove per ogni linea L:

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

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

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

L'indicatore % OS si misura per:

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

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

Puntualità del servizio: valori mensili	CMQ 2022 Estesa agli anni successivi se il dato di consuntivo 2022 è minore di.	CMQ 2023 - 2033 Nel caso in cui il dato di consuntivo <u>sia</u> al CMQ dell'anno precedente.
Linee FR1 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	98,60	+ 0,1 punto

Linee FR1 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	98,60	+ 0,1 punto
Linee FR2 - servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	98,60	+ 0,1 punto
Linee FR2 - servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	98,60	+ 0,1 punto

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

Coefficiente di mitigazione (Kx): pari a 1;

Coefficiente di gradualità pari a:

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

0,8 per il secondo anno (2023);

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

Importo unitario mensile della penale:

LineeFR1/2 domanda rilevante:150,00€ (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale in meno;

Linee FR1/ 2 domanda non rilevante: 100,00 € (Euro cento/ 00) per ogni decimo di punto percentuale in meno.

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

Puntualità del servizio: valori mensili over-performance	2022	2023 - 2033
Linee FR1-servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	98,60	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linee FR1 -servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	98,60	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linee FR2 -servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	98,60	+1pp rispetto alla CMQ annuale
Linee FR2 -servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	98,60	+ 1 pp rispetto alla CMQ annuale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABELLA 2. Informazioni Statiche

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

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

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

Livelli minimi di trasparenza (Misura 10)

Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, FT-DT e la Regione Puglia 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 (valore assoluto e % copertura costo assoluto);
 - iv) compensazioni annue per utenze agevolate o esentate (*in euro*);
- b) carta della qualità dei servizi in vigore;
- c) schemi dei questionari utilizzati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;
- d) consuntivo annuale delle penali contrattuali pagate alla Regione, suddivise per 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-treni-km;
 - ii) prezzo medio (ricavi da bigliettazione / n°pax);
 - iii) distribuzione del parco rotabile per età o classe ambientale;
 - iv) *Coverage ratio*: margine di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico.

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

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

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

FT-DT attesta annualmente l'avvenuta pubblicazione delle informazioni alla Regione.

Livelli minimi di accessibilità commerciale (Misura 11)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - o 0,5 per il primo anno di validità (2022);
 - o 0,8 per il secondo anno(2023);
 - o 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).
- Importo annuo della penale: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale in meno, se dovuto alla riduzione della rete di vendita diretta (self service) di FT-DT, escludendo gli atti vandalici.
- Coefficiente di mitigazione (K.x):
 - o pari a 1 dal 2022 al 2023

dal 2024:

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

b) funzionamento dei canali telematici (%BTEL)

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

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

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

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

coefficiente di gradualità pari a:

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

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

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

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

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

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

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese

successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/ apertura della segnalazione di guasto.

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

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

fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

d) Funzionamento delle validatrici (%VAL)

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

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

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

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

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

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

Funzionamento validatrici (%VAL)	CMQ %
% VAL annuale	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ -valore

consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

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

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

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

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

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

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

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

Livelli minimi di pulizia (Misura 12)

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

Indicatore 1 - PULT_EX Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;

Indicatore 2 - PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

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

Di seguito si riportano gli interventi di pulizia garantiti da Ferrotramviaria s.p.a.:

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

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

Le località sede delle attività di pulizia sono: Bari, Ruvo, Andria, Barletta Scalo**.

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

**L'impianto di Barletta Scalo [piattaforma di lavaggio] allo stato attuale è parzialmente utilizzabile a causa di impedimenti infrastrutturali.

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

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

Livelli minimi di pulizia	CMQ %
% PULT EX - classe di intervento - A1	100
% PULT EX - classe di intervento - B	100
% PULT EX - classe di intervento - C	100
% PULT EX - classe di intervento - D	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

- coefficiente di gradualità paria:
 - o 0,5 per il primo anno di validità (2022);
 - o 0,8 per il secondo anno (2023);
 - o 1,0 per tutt. gli altri anni (2024-2033).
- Importo unitario annuale della penale:
 - o 50,00 € (Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT_EX - classe di intervento – A1;
 - o 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT_EX - classe di intervento –B;
 - o 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT_EX - classe di intervento –C;
 - o 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT_EX - classe di intervento –D;
- Coefficiente di mitigazione(Kx):
 - o pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia <=0;
 - o pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

Indicatore 2- PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile:

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

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

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

Livelli minimi di pulizia	CMQ %
% PULT_CF – A.1	100
% PULT_CF – B	100
% PULT_CF – C	100
% PULT_CF – D	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

- Importo unitario annuale della penale di:
 - o 50,00 €(Euro cinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per %PULT_CF- classe di intervento – A1;
 - o 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT_CF- classe di intervento –B;
 - o 250,00 € (Euro duevcentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT_CF- classe di intervento –C;
 - o 1000,00 € (Euro mille/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per%PULT_CF- classe di intervento –D;
- Coefficiente di mitigazione(Kx):
 - o pari a 1 se ilrapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia <=0;
 - o pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

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

TABELLA 4. Pulizia del materiale rotabile: classi di intervento

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

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

Livelli minimi di comfort del materiale rotabile (Misura 12)

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

Indicatore %CLI_FN Funzionamento impianti di climatizzazione:

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

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

Climatizzazione	Verificato da ispettori regionali	Ad evento accertato	1.000,00 € (Euro mille/ 00) a treno
------------------------	-----------------------------------	---------------------	-------------------------------------

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

Si verifica la non conformità qualora il treno risulti non conforme su almeno il 25% del suo intero. La penale si applica qualora non si dovesse provvedere al ripristino entro le 48 ore successive alla rilevazione stessa. A partire dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi automatici aziendali, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei moduli treno dotati di impianto di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionante per ogni treno commerciale effettivamente circolato. Detto indicatore è calcolato come rapporto tra i moduli treno (casse) con impianto di climatizzazione funzionante e il totale dei moduli treno (casse) dotate di impianto di climatizzazione di tutti i treni circolati. L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti tra apertura dell'avviso di guasto e la chiusura dello stesso detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

$$\%CLI_FN = (n^\circ \text{ moduli treno dotate di impianto funzionante} / n^\circ \text{ totale moduli treno dotate di impianto}) \times 100$$

Funzionamento impianti di climatizzazione	CMQ %
%CLI_FN flotta	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

Indicatore %WC_AFN Accessibilità e funzionamento delle toilette:

Per il 2022, tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali

saranno determinate sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

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

La toilette risulta in servizio/ accessibile quando:

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

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

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

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

Accessibilità e funzionamento delle toilette	CMQ 2023 - 2033 %
% WC_AFN intera flotta	100

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

- coefficiente di gradualità pari a:
 - o 0,3 per il primo anno di validità (anno 2022);
 - o 0,5 per il secondo anno (anno 2023);
 - o 1,0 per tutti gli altri anni (2024-2033).
- Importo unitario della penale di:
 - o 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per

WC_AF N intera flotta

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

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

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

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

A far data dal 1 gennaio 2023, previa implementazione dei sistemi aziendali di FT-DT per la misurazione del servizio dei treni commerciali circolanti con moduli treno (casce) 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:

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

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

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

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

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

superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

Indicatore %PAF Porte di accesso funzionanti

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

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

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

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

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

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

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

L'indicatore sarà determinato considerando come numero di giorni di guasto quelli intercorrenti

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

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

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

Indicatore %SBICI Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli)

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

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

Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli) - annuo	CMQ 2022 - 2033 %
% SBICI - linea FR1	100%
% SBICI - linea FR2	70%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

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

Dove:

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

- Importo unitario della penale di 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale per SBICI.
- Coefficiente di mitigazione(Kx):
 - o pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - o pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è > 0 .

TABELLA A - CHECK LIST PULIZIE

SOCIETÀ _____		TRENO N. _____		TRATTA _____		PART. ORE _____		ARR. ORE _____		
	CARROZZA		CARROZZA		CARROZZA		CARROZZA		CARROZZA	
	N. _____		N. _____		N. _____		N. _____		N. _____	
PULIZIA ESTERNA	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>
PULIZIA INTERNA	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>
PULIZIA SEDILI	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>
SERVIZ. IGIENICI	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>
RISIDUOMI	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>
PORTE ACCESSO	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>
PORTE INTERNE	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	NC <input type="checkbox"/>
Stazione di _____		pulizia locali C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>		biglietterie n. _____		funzionanti _____		serv. Igienici C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/>		
OSSERVAZIONI _____										

I FUNZIONARI REGIONALI					IL RAPPRESENTANTE DELLA SOCIETÀ					
_____					_____					

Legenda: C = CONFORME, NC = NON CONFORME

Penale per mancato rispetto del cronoprogramma di consegna dei nuovi treni

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

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

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

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

Penali per mancato rispetto degli obiettivi del Piano di Raggiungimento degli Obiettivi

Di seguito si riportano le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di cui al Piano Raggiungimento Obiettivi, nonché le mitigazioni in caso di over-performance:

Indicatori di efficienza operativa

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

penale / mitigazione annua:

- € 8'000, (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,3;
- € 16'000 (euro sedicimila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,3.

Indicatori di efficienza: costi

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

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,001;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,001.

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

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,002;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,002.

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

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,1;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,1.

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

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 1%;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 1%.

Gli scostamenti del costo manutenzione per ore servizio treni, rilevati in sede di confronto CER/PEF, rispetto

a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 5 unità;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 5 unità.

Indicatori di efficienza: ricavi

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

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,3
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,3.

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

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,001
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,001.

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

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,002
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,002.

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

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,001
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,001.

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

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,002
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,002.

Gli scostamenti del *coverage-ratio*, rilevato in sede di confronto CER/PEF, rispetto a quelli indicati nel PRO relativo al periodo regolatorio di riferimento comportano le seguenti penali/mitigazioni:

penale / mitigazione annua:

- € 4'000, (euro quattromila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è minore o uguale a 0,1;
- € 8'000 (euro ottomila/00) se lo scostamento (in difetto/eccesso) è superiore a 0,1.

PREMI

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

Premio per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori:

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

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

Incentivo per incremento dei viaggi effettuati:

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

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

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

PEF: PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO

CONTO ECONOMICO 2022 - 2033 12 ANNI - Valori in €	
Ricavi da Mercato Ferrovie	
Ricavi da Mercato Ferrovie	
Ricavi	
Ricavi da contratto di Servizio FERROVIA	
KM FERROVIA	
KM OFFERTI FERROVIA	
Altri Ricavi e Prestazioni	
Ricavi Operativi	
Variazioni delle Rimanenze	
Accesso Infrastruttura	
Accesso Infrastruttura RF (linea ex Marittima e stazionamento)	
Bus Sostitutivi a carattere temporaneo per interruzione sulla linea e compatibili con art. 34-octies del D.L. 179/2012	
Assicurazioni Ferroviarie	
Condotto, Scorta e Gestione Equipaggi	
Manovra	
Manutenzione	
Formazione e SGS	
Commerciale	
Godimento beni di terzi	
Direzione e Coordinamento Impresa Ferroviaria	
Funzionamento Aziendale	
- Costo del personale	
- Costi di Processo	
Costi di Processo	
EBITDA - Margine Operativo Lordo	
Ammortamenti	
Risultato Operativo Ordinario	
Accantonamenti	
Risultato Operativo (EBIT)	
Remunerazione CIN	
Imposte sul Reddito	
Risultato Netto	

	Piano 2022	Piano 2023	Piano 2024	Piano 2025	Piano 2026	Piano 2027	Piano 2028	Piano 2029	Piano 2030	Piano 2031	Piano 2032	Piano 2033	TOTALE
2.873.629	4.502.220	8.127.015	8.572.655	9.253.718	9.692.468	10.116.997	10.473.656	10.792.009	11.042.518	11.260.564	11.483.500	108.190.950	
28.736.929	4.502.220	8.127.015	8.572.655	9.253.718	9.692.468	10.116.997	10.473.656	10.792.009	11.042.518	11.260.564	11.483.500	108.190.950	
23.850.974	24.438.633	21.227.980	21.954.508	22.152.098	22.351.467	22.552.630	22.755.604	22.960.405	23.167.048	23.375.552	23.585.932	274.372.831	
23.850.974	24.438.633	21.227.980	21.954.508	22.152.098	22.351.467	22.552.630	22.755.604	22.960.405	23.167.048	23.375.552	23.585.932	274.372.831	
2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.050.000	2.050.000	2.050.000	2.050.000	2.050.000	2.050.000	2.050.000	2.050.000	2.050.000	24.450.000	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
25.911	26.144	26.379	26.617	26.856	27.098	27.342	27.588	27.836	28.087	28.340	28.595	326.792	
26.750.513	28.966.996	29.381.375	30.553.780	31.432.673	32.071.034	32.696.970	33.256.848	33.780.250	34.237.653	34.664.456	35.098.027	382.890.573	
100.000	(50.000)	(50.000)	(50.000)	(50.000)	(50.000)	(50.000)	(50.000)	(50.000)	(100.000)	(100.000)	(100.000)	200.000	
4.207.234	4.296.714	4.436.007	4.748.926	4.965.329	5.208.284	5.328.486	5.348.926	5.370.741	5.392.154	5.413.759	5.435.560	60.152.713	
105.254	105.657	106.063	106.474	106.888	107.305	107.727	108.152	108.581	109.014	109.451	109.892	1.290.457	
2.342.500	2.050.000	1.562.500	312.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
429.999	510.150	548.580	570.589	592.950	589.767	595.075	600.430	605.834	611.287	616.788	622.339	6.893.787	
6.240.191	6.410.010	6.575.941	6.835.643	7.147.648	7.344.713	7.674.595	7.781.350	8.017.679	8.390.829	8.518.871	8.644.718	89.582.187	
846.442	854.854	879.073	887.657	932.768	953.426	990.350	1.000.189	1.026.622	1.066.677	1.081.753	1.096.895	11.616.704	
473.914	478.712	483.422	488.178	502.151	514.071	535.823	541.236	551.600	575.002	583.487	591.960	6.319.557	
848.259	974.103	1.246.548	1.287.658	1.365.732	1.413.736	1.468.210	1.501.489	1.534.425	1.577.688	1.603.836	1.630.392	16.452.076	
0	0	200.000	201.800	203.616	205.449	207.298	209.163	211.046	212.945	214.862	216.796	2.082.975	
435.732	441.832	448.018	454.290	460.650	467.099	473.639	480.270	486.993	493.811	500.725	507.735	5.650.793	
4.200.000	4.250.400	4.301.405	4.461.847	4.515.389	4.569.574	4.624.409	4.679.902	4.736.061	4.792.893	4.850.408	4.908.613	54.890.901	
2.390.922	2.425.170	2.459.549	2.577.514	2.614.492	2.651.540	2.778.312	2.818.119	2.858.035	2.994.267	3.037.116	3.080.118	32.685.055	
1.809.178	1.825.230	1.841.855	1.884.333	1.900.897	1.918.034	1.846.097	1.861.783	1.878.025	1.798.626	1.813.292	1.828.495	22.205.847	
24.490.985	26.425.283	26.079.639	25.995.080	25.129.319	26.805.593	29.944.960	27.879.817	31.780.768	29.371.448	31.518.220	30.765.429	336.086.540	
2.359.528	2.491.713	3.251.736	4.508.700	6.253.353	5.415.441	3.002.009	5.527.031	2.149.482	4.766.205	3.046.236	4.232.597	47.004.032	
(1.013.322)	(977.037)	(1.545.289)	(1.738.306)	(2.091.707)	(2.011.984)	(2.385.783)	(2.385.419)	(2.385.419)	(2.385.419)	(2.385.419)	(2.378.169)	(23.723.273)	
1.346.206	1.514.676	1.706.447	2.770.394	4.161.647	3.403.457	576.226	3.141.612	(235.936)	2.380.786	660.817	1.854.429	23.280.760	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1.346.206	1.514.676	1.706.447	2.770.394	4.161.647	3.403.457	576.226	3.141.612	(235.936)	2.380.786	660.817	1.854.429	23.280.760	
(1.443.190)	(1.569.053)	(1.784.064)	(1.922.314)	(2.063.457)	(1.959.904)	(1.920.372)	(1.895.540)	(1.627.593)	(1.547.949)	(1.236.636)	(1.194.270)	(20.164.341)	
(115.622)	(130.054)	(118.802)	(358.645)	(675.863)	(519.417)	0	(464.231)	0	(342.942)	0	(275.467)	(3.001.241)	
(212.605)	(184.430)	(196.418)	489.235	1.422.327	924.136	(1.344.146)	781.841	(1.863.529)	489.895	(575.819)	384.692	115.177	

Sistema tariffario

Tariffe valide al 1° gennaio 2022 - Tariffa di: Corsa semplice n. 1, Andata/ritorno n. 2, Abbonamento settimanale n. 3, Abbonamento mensile n. 4, Abbonamento annuale n. 5 e Corsa semplice Aerostazione n. 6

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

TARIFFA N.	
1	
ORDINARIA	
KM	
1-10	1,1
11-15	1,1
16-20	1,5
21-25	1,9
26-30	2,2
31-35	2,6
36-40	3
41-45	3,4
46-50	3,7
51-60	4,5
61-70	5,2

TARIFFA N.	
2	
ANDATA E RITORNO	
KM	
1-10	2,2
11-15	2,2
16-20	3
21-25	3,8
26-30	4,4
31-35	5,2
36-40	6
41-45	6,8
46-50	7,4
51-60	9
61-70	10,4

TARIFFA N.	
1/SAN PAOLO FM1	
ORDINARIA	
KM	
1-10	1,10

TARIFFA N.	
2/SAN PAOLO FM1	
ANDATA E RITORNO	
KM	
1-10	2,20

TARIFFA N.	
3	
ABBONAMENTO SETTIMANALE ORDINARIO	
KM	
<i>1-10</i>	7,2
<i>11-15</i>	10,5
<i>16-20</i>	13,90
<i>21-25</i>	16,8
<i>26-30</i>	19,7
<i>31-35</i>	22,0
<i>36-40</i>	24,2
<i>41-45</i>	26,0
<i>46-50</i>	27,0
<i>51-60</i>	29,0
<i>61-70</i>	31,0

TARIFFA N.	
3	
ABBONAMENTO SETTIMANALE SCONTATO (10%)	
KM	
<i>1-10</i>	6,48
<i>11-15</i>	9,45
<i>16-20</i>	12,51
<i>21-25</i>	15,12
<i>26-30</i>	17,73
<i>31-35</i>	19,80
<i>36-40</i>	21,78
<i>41-45</i>	23,40
<i>46-50</i>	24,30
<i>51-60</i>	26,10
<i>61-70</i>	27,90

TARIFFA N.	
3/SAN PAOLO FM1	
ABBONAMENTO SETTIMANALE ORDINARIO	
KM	
<i>1-10</i>	8,30

TARIFFA N.	
3/SAN PAOLO FM1	
ABBONAMENTO SETTIMANALE SCONTATO (10%)	
KM	
<i>1-10</i>	7,47

TARIFFA N.	
4	
ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO	
KM	
1-10	26
11-15	37,0
16-20	49,0
21-25	58,0
26-30	67,0
31-35	75,0
36-40	82,0
41-45	87,0
46-50	92,0
51-60	97,0
61-70	103,0

TARIFFA N.	
4	
ABBONAMENTO MENSILE SCONTATO (10%)	
KM	
1-10	23,4
11-15	33,3
16-20	44,1
21-25	52,2
26-30	60,3
31-35	67,5
36-40	73,8
41-45	78,3
46-50	82,8
51-60	87,3
61-70	92,7

TARIFFA N.	
4/SAN PAOLO FM1	
ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO	
KM	
1-10	30,00

TARIFFA N.	
4/SAN PAOLO FM1	
ABBONAMENTO MENSILE SCONTATO (10%)	
KM	
1-10	27,00

TARIFFA N.	
5/SAN PAOLO	
FM1	
ABBONAMENTO	
ANNUALE	
ORDINARIO	
KM	
1-10	300,00

TARIFFA N.	
5/SAN PAOLO	
FM1	
ABBONAMENTO	
ANNUALE	
SCONTATO (10%)	
KM	
1-10	270,00

TARIFFA N.	
6/AEROSTAZIONE	
ORDINARIA	
KM	
1-10	5,1
11-15	5,1
16-20	5,5
21-25	5,9
26-30	6,2
31-35	6,6
36-40	7,0
41-45	7,4
46-50	7,7
51-60	8,5
61-70	9,2

1.- Relazioni e prezzi

Ai viaggi di corsa semplice, andata/ritorno, abbonamento settimanale, abbonamento mensile si applicano i prezzi delle tariffe n.1, n.2, n.3, n.4 e n.5 fanno eccezione le tariffe sulla linea FM1 Bari Centrale-Quartiere San Paolo a cui si applicano, per gli abbonamenti, i prezzi delle tariffe 3/San Paolo FM1, 4/San Paolo FM2, 5/San Paolo FM1 e per Aerostazione la tariffa corsa semplice n. 6.

2.- Riduzioni

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

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

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

Si applica quanto disposto dal capitolo “Titoli di Viaggio - Tariffe” della Carta dei servizi Ferrotramviaria S.p.A.:

- I biglietti di corsa semplice e di A/R sono validi nel solo giorno di acquisto o nel giorno di validità indicato all'atto dell'acquisto per effettuare, rispettivamente, un solo viaggio o un viaggio di andata e un viaggio di ritorno sul percorso indicato sul biglietto.
- La validità del biglietto di corsa semplice dal momento della convalida è di tre ore per completare il viaggio sul percorso origine – destinazione indicato sul biglietto.
- La validità del biglietto di A/R dal momento della convalida è di tre ore per completare il viaggio di andata e di tre ore per completare il viaggio di ritorno sul percorso indicato sul biglietto.
- Gli abbonamenti settimanali, mensili e annuali sono validi per effettuare un numero illimitato di viaggi sul percorso e nel periodo di validità indicati sull'abbonamento.

4.- Irregolarità ed abusi

Si applica quanto previsto dalla Carta dei Servizi Ferrotramviaria S.p.A. al paragrafo Controlli, Sanzioni e Norme generali e quanto previsto dall' Art 32 della L.R. n. 18/2002.

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

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

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

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

La sanzione viene applicata:

- al viaggiatore che non è in possesso del titolo di viaggio o ne utilizza uno scaduto;
- al viaggiatore che non ha obliterato il titolo di viaggio, in questo caso il viaggiatore pagherà solo la sanzione ed il biglietto viene reso valido dal personale di bordo;

- al viaggiatore che, nei casi previsti, non ha compilato il titolo di viaggio in ogni sua parte; in questo caso il viaggiatore pagherà solo la sanzione ed il titolo di viaggio verrà completato dal personale di bordo.

5.- Rimborsi e indennizzi

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

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

6.- Bagagli, bici e animali

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

7. - Norme particolari

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

8. Irregolarità

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

Elenco delle gratuità e delle agevolazioni

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

Le agevolazioni /gratuità riguardano:

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

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

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

TRASPORTO BICICLETTE NON PIEGHEVOLI AL SEGUITO GRATUITE

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

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

LISTINO PREZZI

produzione evvettiva treno*km/giorno in servizio viaggiatori	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
≤ 100 treni*km/giorno [€/treno*km]	4.70 €	4.28 €	4.19 €	4.24 €	4.30 €	4.35 €	4.40 €	4.45 €	4.51 €	4.56 €	4.61 €	4.67 €
> 100 treni*km/giorno [€/treno*km]	7.04 €	7.24 €	6.29 €	6.37 €	6.44 €	6.52 €	6.60 €	6.68 €	6.76 €	6.84 €	6.92 €	7.00 €

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

PIANO DEGLI INVESTIMENTI

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

Di seguito si riporta il crono programma di messa in esercizio al servizio passeggeri dei nuovi treni:

immissione in servizio nuovo materiale rotabile	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
locomotiva di manovra	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nuovi ETR	-	-	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-

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

Risorse piano investimenti

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
risorse acquisto due nuovi ETR in cofin. ferrotramviaria al 40% (M€)	-	-	5.712	2.856	2.856	-	-	-	-	-	-	-
risorse acquisto nuova locomotiva di manovra (M€)	1.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ammodernamento/adeguamento officina e altri impianti fissi (M€)	1.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tecnologie e informatica (M€)	-	2.5	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
contributo della Regione Puglia (M€)	-	-	7.789	3.8945	3.8945	-	-	-	-	-	-	-

MATRICE DEI RISCHI

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

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

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

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		Risk Assessment (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FT-DT (IA)				
Operativo (5)	Domanda	1	Contrazione della domanda di servizio (6)		X	3	Massimo disallineamento assorbibile dalle parti prima di risolvere il contratto.	Art. 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF), CdS (opzione di legare parametri numerici all'indice di rischio)	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		2	Contrazione domanda di servizio derivante dall'ingresso di altre IF sulle relazioni di traffico di cui al presente Atto	X		2	divieto di autorizzare o affidare ad altre IF servizi in sovrapposizione funzionale ai servizi oggetto di compensazione per OSP	Art. 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF)	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	3	Surplus programmatico (7)		X	1	Possibile adeguamento del PdE (tr.km max a PEF non eccedenti rispetto al max chilometraggio storico che determinava 9 mln di ricavi)	Art. 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		4	Deficit programmatico (8)	X		1	Possibile adeguamento del PdE (tr.km max a PEF non eccedenti rispetto al max chilometraggio storico che determinava 9 mln di ricavi)	Art. 11 (Flessibilità del programma di esercizio) regolamentare situazioni di surplus dell'offerta.; Art 16 (Politica investimenti e rinnovo materiale rotabile) AQ gestore della rete per prenotare capacità di rete	Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)
		5	Disponibilità – uomini e mezzi		X	2	Possibile ritardo di consegna del nuovo materiale rotabile ordinato; Esodo del personale operativo verso altre imprese.	Art. 16 (Politica investimenti e rinnovo materiale rotabile), congruo dimensionamento della flotta (scorta tecnica); Piano di formazione personale.	Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS (9)
		6	Disponibilità - Capacità infrastruttura - adeguamento e/o ammodernamento e/o rinnovo infrastrutturali che non giustificano la realizzazione degli incrementi di produzione di servizi ferroviari nei termini previsti nel PEF (Allegato 4)		X	4	Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF	Art. 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF)	Impossibilità dell'IA totale o parziale, di accrescere la realizzazione degli incrementi di produzione dei servizi ferroviari nei termini previsti dal PEF (allegato 4)
		7	Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X	1	Riequilibrio economico finanziario attraverso la ridefinizione del PEF	Art. 9, comma 5 Art. 8	Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
Altri rischi	Normativo	8	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		3	Adeguamento dei dispositivi di bordo e/o le dotazioni che hanno riflessi sull'utenza	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		9	Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	n/a	n/a				
	Contenzioso	10	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	n/a	n/a				Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara

Identificazione del rischio (1)				Allocazione (2)		Risk Assessment (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	ID	Evento	Regione Puglia (EA)	FT-DT (IA)				
	Relazioni industriali	11	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	1	Legare l'attuale contratto di secondo livello ai fattori di produttività; rimandare alle azioni dell'art 8, comma 8 per il CCNL di settore	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi del personale
	Gestionale	12	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (10)		X	2	Si rimanda prioritariamente alle azioni previste dal PRO, diversamente si rimanda al meccanismo previsto all'Art 8 del CdS	Art. 9, comma 5	Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	13	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		1	Programmazione delle risorse finanziarie sul bilancio pluriennale eventuale rimodulazione / riprogrammazione	Art. 7 e Art. 10 CdS	Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		14	Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		1	Rischio gestito nel punto precedente	-	-
		15	Mancato adeguamento della base tariffaria	X		1	Il mancato adeguamento pone a carico dell'EA i conseguenti oneri.		Impossibilità di garantire l'equilibrio economico del contratto
	Socio - ambientale	16	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X	1	Stipula di polizza assicurativa di opportuno massimale.		Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
	Cause di forza maggiore	17	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X		1	Da valutare in relazione a ciò che si è verificato	Art. 9 (variazione corrispettivo rimodulazione PEF) – Art. 22 (risoluzione del Contratto)	Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara

NOTE

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

(2) EA = rischio allocato in capo all'ente affidante;
IA = rischio allocato in capo al vettore affidatario.

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

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

(5) Cfr. Direttiva 2014/23/UE, Considerando n. 20 ("un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti") e d.lgs. n. 50/2016, art. 3, comma1, lettera zz) ("rischio operativo: rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domanda o sul lato dell'offerta o di entrambi trasferito all'operatore economico").

(6) Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica); in caso di contratti gross cost tale rischio permane in capo all'EA.

(7) Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva.

(8) Sottodimensionamento dell'offerta programmata dall'EA, in relazione alla domanda effettiva.

(9) A titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, e/o apparati di sicurezza, performance infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, rispetto a quanto previsto dal CdS).

(9bis) Si intendono i lavori di adeguamento con impatto sulla performance infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, sulla capacità della linea e delle stazioni rispetto a quanto previsto dal CdS).

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

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

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

Tale rischio è in capo all'Affidatario.

Tali variazioni sono il risultato di un insieme di fattori:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tale rischio è in capo alla Regione.

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

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

Tale rischio è in capo all'Affidatario.

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

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

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

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

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

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

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

Tale rischio è in capo all'Affidatario.

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

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

Tale rischio è in capo all'Affidatario.

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

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

Tale rischio è in capo alla Regione.

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

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

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

Tale rischio è in capo alla Regione.

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

Procedura di applicazione della matrice dei rischi ai ricavi da traffico

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

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

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

Trattandosi, inoltre, di una concessione di servizi di trasporto viaggiatori per ferrovia, ex art. 4 Reg. 1370, il rischio del mancato incremento dei viaggiatorixkm

risulta residuale rispetto agli altri criteri ed ultimo in ordine di applicazione.

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

Procedure di aggiornamento del programma di esercizio

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

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

Step	Scadenza	Attività
1	Entro il 10 Marzo	Ferrotramviaria e la Regione concordano le tracce da richiedere al Gestore della Infrastruttura (GI) per l'orario del successivo mese di dicembre.
2	Entro il 30 Aprile	Ferrotramviaria presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	Entro il 30 Luglio Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e Ferrotramviaria concordano le decisioni, il merito e la posizione da tenere rispetto alle proposte alternative del GI.
4	Fine luglio	La Regione invia a Ferrotramviaria 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
5	Mese di novembre Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI	Ferrotramviaria trasmette alla Regione il progetto orario definitivo approvato dal GI.

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

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

MATERIALE ROTABILE DEDICATO AL SERVIZIO

N	Tipologia	Matr. aziendale	Proprietà	Costruzione	Immissioni e in esercizio	Posti a Sedere	posi totali	Modulo Composizione	Riscaldamento	Condizionamento	Sonorizzazione	WC
1	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	342TR1	CO-FINANZIATO	2009	2009	228	432	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
2	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	342TR2	CO-FINANZIATO	2009	2009	228	432	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
3	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	452TR3	REGIONE PUGLIA	2014	2014	244	449	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
4	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	452TR4	REGIONE PUGLIA	2014	2014	244	449	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
5	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	452TR5	REGIONE PUGLIA	2015	2016	244	449	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
6	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	452TR6	REGIONE PUGLIA	2015	2016	244	449	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
7	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	452TR7	CO-FINANZIATO (Entrata in esercizio 2016)	2015	2016	244	449	4 CASSE	SI	SI	SI	SI
8	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT201	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
9	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT202	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
10	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT203	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
11	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT204	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
12	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT205	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
13	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	ELT206	REGIONE PUGLIA	2004	2005	140	572	3 CASSE	SI	SI	SI	NO
14	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	ELT207	REGIONE PUGLIA - IV^CASSA CO-FINANZIATA (2010)	2007	2008	240	732	4 CASSE	SI	SI	SI	NO
15	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	ELT208	REGIONE PUGLIA - IV^CASSA CO-FINANZIATA (2010)	2007	2008	240	732	4 CASSE	SI	SI	SI	NO
16	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	ELT209	REGIONE PUGLIA - IV^CASSA CO-FINANZIATA (2010)	2007	2008	240	732	4 CASSE	SI	SI	SI	NO
17	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	ELT211	REGIONE PUGLIA - IV^CASSA CO-FINANZIATA (2010)	2007	2008	240	732	4 CASSE	SI	SI	SI	NO
18	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + R + M)	ELT212	REGIONE PUGLIA - IV^CASSA CO-FINANZIATA (2010)	2007	2009	240	732	4 CASSE	SI	SI	SI	NO

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

	2022	2023		2024	2025	2026
I SEMESTRE		I SEMESTRE Interoperabilità con rete RFI a Bari C.le	I SEMESTRE Apertura domenicale ferrovia da Bari C.le a Corato			
II SEMESTRE	II SEMESTRE Apertura Andria Sud e tratta Corato- Andria Sud				II SEMESTRE Fine lavori interra- mento Andria.	II SEMESTRE Apertura tratta ferroviaria Andria_Barletta

PRO – PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI

VERSIONE del presente documento:	v3.4 del 02.09.2021
Il presente documento SEGUE:	la nota di Regione Puglia n. AOO_078/3008 del 08/09/2020
Il presente documento INTEGRA:	la nota di Regione Puglia n. AOO_078/3008 del 08/09/2020
Il presente documento RECEPISCE:	le richieste di integrazioni formulate con nota ART n. 15410 del 13.10.2020

1. Premessa

“Con Delibera n. 1480 del 28/9/2017 la Giunta Regionale ha disposto “l’aggiudicazione diretta in favore della Società Ferrotramviaria S.p.A. del contratto di servizio di trasporto ai sensi dell’art 5, paragrafo 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, esperite le disposizioni di cui all’art. 7 del medesimo Regolamento sugli obblighi di pubblicità e trasparenza [...]”.

Esperate le disposizioni di cui all’art. 7 la Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti ha attivato la fase negoziale con Ferrotramviaria S.p.A., muovendo dalle proposte tecniche ed economiche presentate dalla stessa ai fine di consentire il verificarsi delle condizioni di cui all’art. 4, punto 4 del Regolamento CE ed al fine della formulazione del Piano Economico Finanziario (PEF) e dei relativi atti necessari e propedeutici alla sottoscrizione del Contratto di Servizio.

La attività negoziale fra le parti è stata lunga e complessa nell’ottica della necessità di realizzare le condizioni dell’equilibrio economico, patrimoniale e finanziario del nuovo contratto, anche in considerazione degli investimenti che la Regione Puglia ha ritenuto effettivamente finalizzati alla immediata percezione della qualità del servizio offerto. Le procedure negoziali, inoltre, hanno dovuto scontare il periodo di crisi pandemica da COVID-19 e comunque senza alcun impatto operativo, attesa la validità del vigente Contratto di Servizio in scadenza al 31/12/2021.

Il presente Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) costituisce il documento di programmazione annesso al Piano Economico Finanziario del redigendo **Contratto di Servizio (CdS) 2022 - 2033** tra Regione Puglia (EA) e Ferrotramviaria (IF), e definisce gli obiettivi di efficacia ed efficienza nonché le azioni per il miglioramento della performance di Ferrotramviaria.

In conformità con la Misura 2 della Delibera ART n. 120/2018, la regione Puglia, con nota del 27/02/2019 ha richiesto ad ART i seguenti parametri pertinenti al redigendo CdS come previsto dalla citata delibera ART, misura 2.4, lettera a):

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

A tal fine, Ferrotramviaria S.p.A. aveva già precedentemente fornito i dati storici relativi al periodo 2012 – 2016 (costi e ricavi relativi ai servizi in essere), e l’Autorità, con nota del 15/3/2019 protocollo 000971, comunicava alla Regione Puglia i valori richiesti.

Considerando il fatto che, il redigendo Contratto di Servizio ha validità dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2033, il periodo regolatorio quinquennale a cui fa riferimento il presente PRO, è il 2022 – 2026. Nel Piano viene, però, discussa l’intera durata del contratto per mettere nel giusto contesto gli obiettivi del primo periodo regolatorio – in particolare con riferimento agli investimenti – e per comprovare la durata del contratto. Quest’ultima discussione è stata richiesta esplicitamente nella nota dell’Autorità PEC del 13/10/2020, prot. 0015410 dell’ART.

Ai fini del miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle gestioni, il presente 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 illustrata nello stesso PRO;
- i fattori di contesto di cui al punto 8 della Misura 2, che influenzano la determinazione dei già menzionati 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, nonché le penali per il mancato raggiungimento degli stessi in conformità con la Misura 2, punto 4, lettere c) e d).

Le previsioni del Contratto di servizio risponderanno ai criteri previsti dalla Misura 13 della Delibera ART 49/2015 per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti. In particolare:

“1. Per gli affidamenti in house o diretti, le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico sono determinate nel rispetto dei principi di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettera b), ed all’Allegato 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4.

2. Al fine di predisporre la Relazione di cui all’articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l’ente affidante effettua il calcolo delle compensazioni separatamente per ciascuna modalità di trasporto, tenendo distinti in particolare i servizi di trasporto mediante autobus e i trasporti su rotaia, anche al fine di consentire le successive attività di controllo e valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici.”

Ai sensi dell’art. 4 del Regolamento 1370/2007:

“I contratti di servizio pubblico e le norme generali:

- a) *definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l’operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;*
- b) *stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente:*
 - i) *i parametri in base ai quali deve essere calcolata l’eventuale compensazione; e*
 - ii) *la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi in modo da impedire una compensazione eccessiva.*

Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole."

Il Piano Economico e Finanziario (PEF) 2022/2033, è stato redatto tenendo conto dei principi fondamentali sopra riportati.

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

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

2 PRINCIPALI ELEMENTI ALLA BASE DEL PEF

2.1 LA RETE FERROVIARIA

La rete ferroviaria progettata e realizzata nel 1883 per servire importanti centri agricoli del quadrante Nord Ovest della Città di Bari è rimasta in esercizio fino al 1957.

È stata quindi ammodernata e riaperta al pubblico esercizio nel settembre del 1965 contribuendo in maniera significativa alla crescita dei paesi che oggi, con l'Area Metropolitana di Bari (Comuni di Bitonto, Terlizzi, Ruvo e Corato) e la Provincia BAT (Comuni di Andria e Barletta) costituiscono un bacino di utenza di quasi 700.000 abitanti.

La linea storica è stata integrata con la nuova linea ferroviaria Bari Centrale - Quartiere San Paolo (Stazione di testa Cecilia), aperta all'esercizio nel 2008, e con la diramazione ferroviaria per l'Aeroporto Internazionale "Karol Wojtyła" aperta all'esercizio nel 2013.

La linea ferroviaria su cui andranno ad essere forniti i servizi ferroviari presenta pertanto le seguenti caratteristiche:

ID Sezione	Sezione Omogenea	Numero Binari	Lunghezza (Km)
A	Bari Centrale - Fesca S. Girolamo	1	4,153
B	Fesca S. Girolamo - Bivio S. S.	2	10,712
C	Bivio S.S. – Bitonto – Terlizzi – Ruvo – Corato – Andria Sud	2	42,4
D	Andria Sud – Barletta	<i>tratta sospesa lavori potenziamento infrastruttura</i>	
E	Diramazione per Aeroporto Internazionale "Karol Wojtyła"	2	7,683

F	Linea Quartiere S. Paolo Fesca S. Girolamo - Cecilia	2	5,663
---	--	---	-------

Tale rete, ai sensi di quanto previsto nell'Allegato A del Decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata individuata come rete rientrante nell'ambito di applicazione del Dlgs 15 luglio 2015 (d'ora in avanti, per praticità di lettura verrà identificata come Infrastruttura Ferroviaria Regionale IFR) per la quale, sempre ai sensi del citato Dlgs, sono attribuiti alla Regione Puglia compiti di programmazione e amministrazione.

Alla Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura (FT-DI) è affidata con contratto di servizio la gestione della circolazione ferroviaria nonché la manutenzione dell'infrastruttura.

La linea ferroviaria, che graficamente è rappresentata nello schema sotto riportato, è alimentata a 3 kV cc e si sviluppa a semplice binario per 4,153 km dalla stazione interrata di Bari fino alla stazione di diramazione di Fesca San Girolamo (ex Lamasinata) stazione porta di prossimo accesso alla Stazione di Bari C.le di Rete Ferroviaria Italiana.

Dalla stazione di Fesca S.G. si dirama la linea [F], a doppio binario per il quartiere San Paolo (stazione capo tronco Cecilia), la linea a doppio binario [E] di 7,683 Km per l'Aeroporto Internazionale Karol Wojtyla, la linea a doppio binario [B] di 10,712 km a servizio dei quartieri Palese e Santo Spirito.

La linea [E] e la linea [B] si ricongiungono poi al bivio Santo Spirito per proseguire poi verso l'altra Stazione Capo tronco di Barletta C.le attraversando le Città di Bitonto, Terlizzi ,Ruvo ,Corato e Andria.

Tutta la linea da Fesca San Girolamo ad Andria Sud è quindi a doppio binario elettrificato.

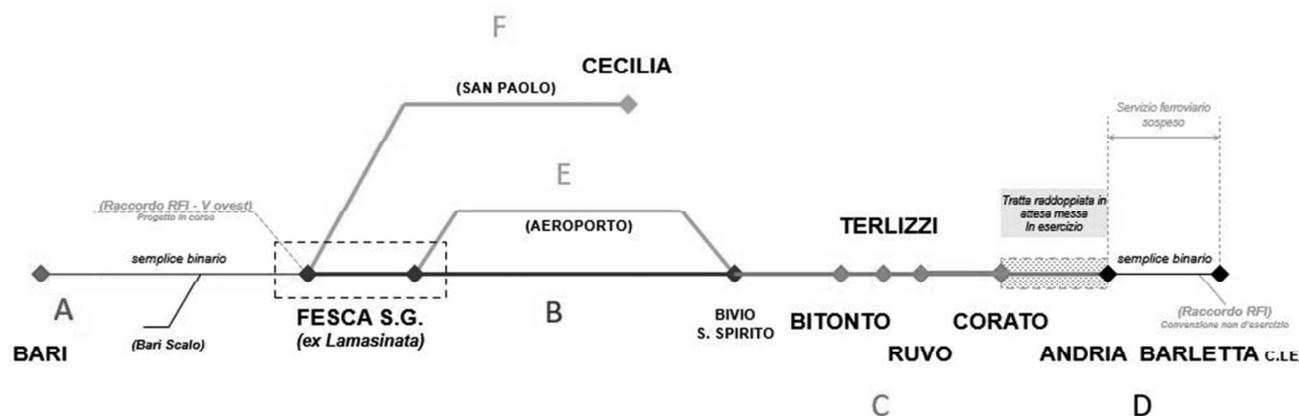
Attualmente la linea è esercita a doppio binario fino alla stazione di Ruvo.

Sulla tratta Ruvo Andria sono infatti in corso le attività necessarie all'ottenimento delle autorizzazioni di messa in servizio dei tre sottosistemi INF, ENE e CCS per l'apertura all'esercizio a doppio binario.

La fine di tali attività è prevista nel corrente anno 2021.

Contestualmente sono stati avviati i lavori di interrimento della linea ferroviaria nell'abitato di Andria e pertanto la linea ferroviaria tra Andria Sud e Barletta [D] è interrotta all'esercizio per lavori di ristrutturazione ai sottosistemi INF, ENE e CCS a terra.

L'ultimazione e riapertura al traffico ferroviario è prevista entro il 2023.



2.2 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 Ferrotramviaria s'impegna ad assicurare, a fronte dei corrispettivi di servizio.

Per l'anno 2021 Ferrotramviaria ha confermato la produzione prevista nel Contratto di Servizio precedente.

Nell'ambito della durata complessiva del PEF è previsto un potenziamento dell'offerta ferroviaria di circa 180.000 treni*km tra il 2022 e il 2028, in conseguenza dell'entrata in esercizio di nuovi treni e degli interventi di upgrading tecnologico sull'infrastruttura. La produzione di 2,18 Milioni di treni*km sarà raggiunta nel 2028 e mantenuta costante fino al termine del contratto.

2.3 PERTINENZA DEI COSTI E DEI RICAVI ED EFFETTI DI RETE

I valori esposti nel PEF sono pertinenti al perimetro dei servizi del contratto in oggetto.

Il PEF individua i ricavi da mercato attesi, tenendo conto:

- Per i corrispettivi delle disponibilità e dei vincoli del bilancio regionale;
- Nella stesura del Piano Finanziario 2022-2033 la Ferrotramviaria ha tenuto conto dell'effetto Pandemia COVID 19 nel biennio 2022/2023, in relazione al presumibile andamento del numero di passeggeri e dei conseguenti ricavi da traffico. Alla luce dell'attuale evoluzione della situazione, si ritiene ancora congrua la previsione di un riallineamento ai precedenti valori di ricavi soltanto nel 2024, quando le attività operative ed i flussi turistici saranno tornati ai livelli pre-Covid;

Nell'arco di durata del contratto, i costi si muovono anche in funzione di una dinamica inflattiva che è stata sviluppata, così come riportato nella tabella seguente:

CONTO ECONOMICO 2022 - 2033	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
INFLAZIONE STIMATA	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%

Tale tasso è stato adottato prendendo il tasso più aggiornato possibile nel corso delle trattative, lasciando la possibilità all'IF di fissarlo, nell'ottica poi, che annualmente nel corso del monitoraggio di quanto previsto nel PRO, si confronteranno i valori di PEF con quelli del Conto Economico Regolatorio (CER), normalizzati per eliminare l'effetto dell'inflazione, escludendo le partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di riferimento nonché l'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, le premialità e le sanzioni applicate a Ferrotramviaria S.p.A. ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione.

Nel Contratto si prevede inoltre che, in occasione delle revisioni del presente PRO, per ogni periodo regolatorio, il tasso di inflazione previsto a PEF possa essere rideterminato, garantendo sempre e comunque il raggiungimento degli obiettivi di efficienza nonché l'equilibrio economico-finanziario del Contratto nell'intero periodo, come previsto dalla normativa europea di riferimento

2.4 RICAVI DA BIGLIETTI

Si riassume, nello schema che segue, l'andamento degli incassi derivanti dalla vendita di biglietti nel periodo oggetto di studio del presente documento:

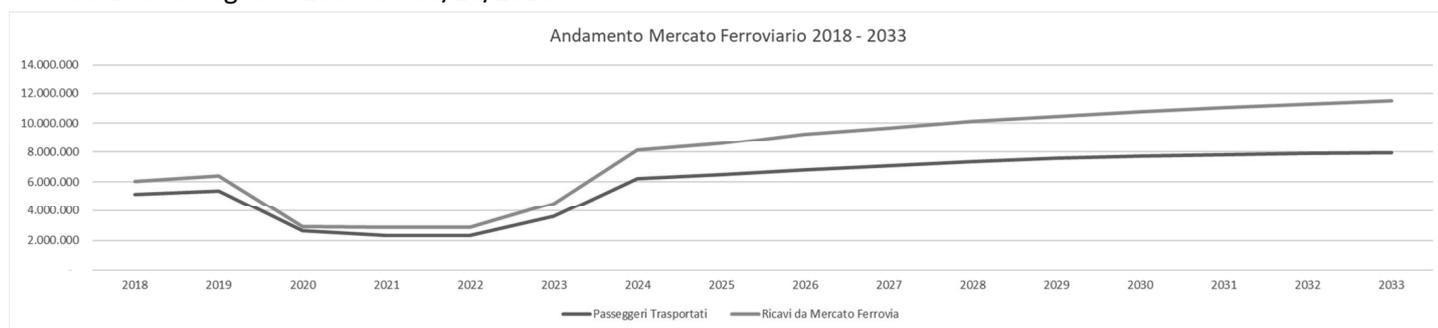
CONTO ECONOMICO 2022 - 2033	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
12 ANNI - Valori in migliaia di euro												

Ricavi da Mercato Ferrovie	2.874	4.502	8.127	8.573	9.254	9.692	10.117	10.474	10.792	11.043	11.261	11.483
----------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

L'andamento dei ricavi dalla vendita di biglietti è determinato da molteplici cause, ma, principalmente, da quattro distinti fattori: a) politiche tariffarie della Regione; b) inflazione; c) numero di passeggeri trasportati; d) effetti della pandemia Covid-19.

- Per quanto concerne i primi due punti a) e b), è stata prevista una crescita media annua della tariffa del 0,9 % dovuta all'applicazione del tasso di rivalutazione dei prezzi, così come evidenziato nell'intero piano finanziario. Inoltre, sulla base delle informazioni ricevute dalla Regione Puglia, è stato inserito un incremento delle tariffe del 3,5% nel 2021, già presente pertanto nel dato 2022, del 5% nel 2024 e del 3,5% nel 2026. Prudenzialmente, negli anni degli incrementi tariffari, non è stata applicata la rivalutazione legata al tasso d'inflazione stimato, in modo da non cumulare i due eventi.
- Analizzando i punti c) e d), ossia il numero di passeggeri previsto nel Piano e gli effetti pandemici, occorre classificare due diverse tipologie di incrementi: nel quinquennio 2022/2026 la crescita media dei passeggeri è del 25% con un picco del +72% nel 2024, poiché il biennio 2022-2023 è fortemente condizionato dalla pandemia in corso, mentre il triennio 2024-2026 sconta l'effetto del prevedibile recupero di traffico e passeggeri, anche in considerazione della piena ripresa del traffico aeroportuale. Nella seconda parte del piano, quella riferibile agli anni 2027-2033, invece, la crescita è costante e stimata in un 2,2% annuo di media, per effetto dei progressivi miglioramenti del servizio in termini di estensione e qualità.

Nello schema sottostante si riporta pertanto il previsto andamento dei ricavi da traffico e dei passeggeri trasportati, calcolato con le modalità sopra riportate e nel quale si palesano gli effetti dell'emergenza Covid-19 sulla struttura finanziaria della voce ricavi da traffico del presente Piano. In conformità con gli schemi di contabilità regolatoria, nel totale dei ricavi da traffico dell'anno 2020 né nel 2021 non è stato incluso il contributo incassato dalla società a titolo di compensazioni, ai sensi del comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e del D.G.R. Puglia n. 1669 del 08/10/2020.



Sempre con riferimento ai ricavi da mercato, si rimanda al Capitolo 4 "RIPARTIZIONE DEL RISCHIO"

SIMULAZIONI DEI RICAVI INSERITI NEL PEF

Le simulazioni degli effetti pandemici registrati sui ricavi da traffico - effetti che, per inciso, possono essere ancora oggi stimati con evidente approssimazione in assenza di modelli di calcolo su base storica - sono state effettuate nel mese ottobre del 2020, quando la seconda e la terza ondata pandemica non erano ancora ipotizzate. Sono stati utilizzati i dati disponibili al momento dell'elaborazione dei documenti, ossia i dati relativi ai primi 4 bimestri del 2020 e gli anni precedenti.

PROVENTI DEL TRAFFICO TPL FERROVIARIO (Euro)	BIMESTR E 1	BIMESTR E 2	BIMESTR E 3	BIMESTR E 4	BIMESTR E 5	BIMESTR E 6	TOTALE
Anno 2019	919.006	1.043.401	1.080.394	934.066	1.207.375	1.235.547	6.419.790
Anno 2020	996.623	220.763	212.348	499.000	595.710	303.643	2.828.086
Delta 2020 vs 2019	77.617	-822.638	-868.046	-435.066	-611.666	-931.904	3.591.703
Variazione percentuale	8%	-79%	-80%	-47%	-51%	-75%	-56%

Dal confronto emerge chiaramente il crollo dei ricavi per effetto della pandemia Covid-19 che ha ampiamente annullato il primo bimestre positivo. In particolare, nel periodo marzo-dicembre 2020 la diminuzione media dei ricavi da traffico è stata del 66% rispetto allo stesso periodo del 2019. Pertanto, i ricavi stimati nel piano finanziario (elaborato nel 2019 ed ipotizzati in crescita rispetto al 2020), sono stati ricalcolati con il taglio del 60% nel presente anno e del 40% nel 2022 (come meglio descritto nel paragrafo successivo). Alla luce dei numeri che stanno emergendo nel corso dell'anno e dell'andamento pandemico, si è trattato di previsioni fin troppo ottimistiche in quanto, nel mese di gennaio 2021, l'IF Ferrotramviaria ha registrato 154mila passeggeri contro i 499mila del 2020 con un calo del 69%. È ipotizzabile che il piano vaccinale porti ad un miglioramento nel secondo semestre del 2021 in analogia a quanto occorso nel 2020 dove tra il mese di giugno e ottobre si è registrata una significativa ripresa vanificata poi dall'arrivo della seconda ondata pandemica.

I dati utilizzati ad ottobre 2020 si sono rivelati, fondamentalmente, esatti poiché il dato finale degli incassi della Ferrotramviaria, al netto di tutti i contributi e degli altri ricavi, è stato di 2.915.342 Euro, con uno scostamento del 3% rispetto al preventivato. Infine, analizzando l'andamento delle vendite ed il numero dei passeggeri trasportati nel 2021, si può considerare una sostanziale invarianza rispetto ai dati del 2020.

ANALISI VARIAZIONI DEL PEF

Le tabelle che seguono descrivono le variazioni intercorse nell'ultimo PEF rispetto al medesimo documento ante-pandemia a seguito dell'analisi congiunta IF/Regione.

Valori del PEF predisposto a febbraio 2020 (Euro)

Anno	2019	2020	2021	2022	2023
Ricavi da Traffico	6.419.790	6.730.328	7.184.072	7.526.010	8.151.179
Delta su anno precedente		310.538	453.744	341.938	625.169
Variazione su anno precedente		4,8%	6,7%	4,8%	8,3%

Valori del PEF predisposto ad ottobre 2020 (Euro)

Anno	2019	2020	2021	2022	2023
Ricavi da Traffico	6.419.790	2.920.000	2.873.629	2.873.629	4.502.220
Delta su anno precedente		-3.499.790	-46.371	-	1.628.591

Variazione su anno precedente		-54,5%	-1,6%	-	56,7%
--------------------------------------	--	--------	-------	---	-------

n.b. Consuntivo 2019.

Come riportato nelle tabelle, gli effetti pandemici si diffondono nel triennio 2020-2022, con una sostanziale stabilità nei ricavi, pari alla metà degli anni precedenti. Il presente PEF, in linea con i documenti precedenti, recepisce i tagli previsti nei passeggeri trasportati e nei ricavi da traffico. Il 2021 è stato stimato sulla base dell'andamento annuale, sul 2022 è stato operato un taglio del 60% e sul 2023 un taglio del 40% rispetto ai piani pre-pandemici.

2.5 COSTI DI PROCESSO

Di seguito è riportata la descrizione di ciascuna voce dei costi del PEF. Nella tabella di seguito si riportano le singole voci di costo che, nell'arco temporale del Piano, si sviluppano in funzione della variazione della produzione, dell'efficientamento atteso dei processi (investimenti tecnologici, razionalizzazione reticolo manutentivo, etc.) e del tasso di inflazione:

ANALISI COSTI DI PROCESSO	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Accesso Infrastruttura	4.207	4.297	4.436	4.749	4.965	5.208	5.328	5.350	5.371	5.392	5.414	5.436
Accesso Infrastruttura RFI (linea ex Marittima e stazionamento)	105	106	106	106	107	107	108	108	109	109	109	110
Bus Sostitutivi a carattere temporaneo per interruzione sulla linea e compatibili con art. 34-octies del D.L. 179/2012	2.343	2.050	1.563	312	-	-	-	-	-	-	-	-
Assicurazioni Ferroviarie	430	510	549	571	593	590	595	600	606	611	617	622
Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi	6.240	6.410	6.576	6.836	7.148	7.345	7.675	7.781	8.018	8.391	8.519	8.645
Manovra	846	855	880	888	933	953	990	1.000	1.027	1.067	1.082	1.097
Manutenzione	4.361	6.053	5.292	5.640	4.336	5.432	7.839	5.628	9.131	6.149	8.024	7.001
Formazione e SGS	474	479	483	488	502	514	536	541	552	575	583	592
Commerciale	848	974	1.247	1.288	1.366	1.414	1.468	1.501	1.534	1.578	1.604	1.630
Godimento beni di terzi	-	-	200	202	204	205	207	209	211	213	215	217
Direzione e Coordinamento Impresa Ferroviaria	436	442	448	454	461	467	474	480	487	494	501	508
Funzionamento Aziendale	4.200	4.250	4.301	4.462	4.515	4.570	4.624	4.680	4.736	4.793	4.850	4.909
Costi di Processo						26.806						

ANALISI COSTI DI PROCESSO	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	24.491	26.425	26.080	25.995	25.129		29.845	27.880	31.781	29.371	31.518	30.765

DESCRIZIONE GENERALE DELLE VOCI COMPONENTI I COSTI DI PROCESSO

Accesso Infrastruttura: include i canoni di accesso corrisposti al GI e le spese di energia relative alle tratte utilizzate nel programma d'esercizio dei vari anni. Il canone di accesso rimane costante in corso di piano poiché i lavori in corso e gli adeguamenti tecnologici in atto potrebbero modificare il costo chilometrico con esiti al momento non prevedibili mentre il costo dell'energia subisce le variazioni legate all'incremento generale dei prezzi.

Accesso Infrastruttura RFI: questa voce include i canoni di accesso corrisposti a RFI per l'utilizzo della linea ex marittima e lo stazionamento, oltre alle spese di energia relative alle tratte utilizzate nel programma d'esercizio dei vari anni. Il canone di accesso rimane costante in corso di piano poiché non ne è al momento stimabile l'andamento mentre il costo dell'energia subisce le variazioni legate all'incremento generale dei prezzi.

Bus Sostitutivi a carattere temporaneo per interruzione sulla linea e compatibili con art. 34-octies del D.L. 179/2012: questa voce comprende i costi dei bus che sostituiscono i treni impossibilitati a circolare sulla linea Bari-Barletta a causa dei lavori in corso, così come sono stati descritti in precedenza. I costi sono stati inseriti fino all'anno 2025, quando si stima che i lavori saranno stati completati. I costi sono stati stimati sulla base dello storico e della necessità di utilizzare più bus per ogni treno temporaneamente sostituito.

Assicurazioni Ferroviarie: gli oneri subiscono le variazioni legate al numero di rotabili assicurati ed all'incremento generale dei prezzi e sono stati stimati sulla base dei dati storici.

Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi: la voce accoglie gli oneri del personale addetto ai citati servizi, oltre agli altri costi operativi dei processi. I costi sono stati stimati sulla base dei dati storici subiscono le variazioni legate all'incremento generale del costo del lavoro ed al numero degli addetti.

Manovra: i servizi di manovra non costituiscono costi diretti dell'Impresa ma vengono forniti in Service dal Gestore dell'Infrastruttura. Gli oneri sono stati stimati sulla base dei dati storici e subiscono le variazioni legate all'incremento generale dei prezzi.

Manutenzione: la voce comprende il personale addetto alla manutenzione, i materiali, le manutenzioni esternalizzate, le spese di pulizia oltre ad altri costi legati a questo specifico processo. Gli oneri, stimati sulla base dei prezzi e dei dati storici, subiscono le variazioni legate all'incremento generale dei prezzi, al numero di rotabili ed alle scadenze dei programmi manutentivi.

Formazione e SGS: comprende il costo del personale addetto alla formazione ed al Sistema Generale di Sicurezza. Gli oneri sono stati stimati sulla base dei dati storici e subiscono le variazioni legate all'incremento generale del costo del lavoro ed al numero degli addetti.

Commerciale: comprende il costo del personale addetto alla comunicazione istituzionale ed all'assistenza agli utenti. Include inoltre le spese relative alle agenzie ed alle biglietterie automatiche. Gli oneri sono stati stimati sulla base dei dati storici e subiscono le variazioni legate all'incremento generale del costo del lavoro ed al numero degli addetti.

Godimento Beni di Terzi: comprende il fitto dei locali che saranno messi a disposizione all'IF a partire dal 2024. Gli oneri subiscono le variazioni legate all'incremento generale dei prezzi.

Direzione e Coordinamento Impresa Ferroviaria: la voce comprende gli oneri per le figure apicali dell'Impresa Ferroviaria nel periodo considerato. Gli oneri sono stati stimati sulla base dei dati storici e subiscono delle variazioni legate all'incremento generale del costo del lavoro.

Funzionamento Aziendale: la voce comprende gli oneri relativi alle spese generali relative al personale amministrativo dell'IF, all'uso dei fabbricati ed a tutti gli altri costi generali. Include anche la quota dello staff delle strutture di sede centrale ed i servizi informatici. Il costo delle strutture di staff comprende anche quello degli organi sociali (CdA/Collegio Sindacale/OdV ex d.lgs. 231/01/collaboratori) nonché quello di tutti gli uffici amministrativi non direttamente allocabili all'Impresa Ferroviaria. Il suddetto costo è stato ripartito sulla base dei dati storici utilizzando come driver di allocazione la percentuale di corrispettivo del Contratto di Servizio in essere con la Regione Puglia dedicato all'Impresa Ferroviaria sul totale dello stesso.

Gli oneri subiscono delle variazioni legate all'andamento generale dei pezzi, alle pratiche di efficientamento che sono state attivate per ottimizzare nell'arco temporale del PEF i "costi di processo" del "Funzionamento Aziendale" ed al numero di addetti.

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 tecnologia ed informatica.

CONTO ECONOMICO 2022 - 2033 12 ANNI - Valori in migliaia di euro	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ammortamenti	1.013	977	1.545	1.738	2.092	2.012	2.426	2.385	2.385	2.385	2.385	2.378

Le quote di ammortamento degli eventuali elettrotreni oggetto di cofinanziamento inseriti nel PEF, si riferiscono esclusivamente alla parte dei beni acquisita da Ferrotramviaria.

REMUNERAZIONE CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN)

CONTO ECONOMICO 2022 - 2032 11 ANNI - Valori in migliaia di euro	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Remunerazione CIN	1.443	1.569	1.784	1.922	2.063	1.960	1.920	1.895	1.628	1548	1.237	1.194

Il tasso di remunerazione del CIN previsto è pari a 6,23%, pari al WACC.

Il CIN è costituito da:

- Circolante Netto (cassa + attivo circolante – passivo circolante)
- Attivo Immobilizzato

La metodologia di applicazione del WACC è standard rispetto a quella applicata dai principali operatori finanziari nazionali e internazionali. I parametri di riferimento sono stati verificati e sono risultati in linea con le aziende del settore.

3. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA

In questa sezione verranno analizzati gli indicatori previsti nella redazione del PRO ex delibera 120/2018, dedicando un primo paragrafo introduttivo al valore dell'efficienza operativa ed analizzando poi di seguito tutti gli altri KPI.

3.1. IL RECUPERO DI EFFICIENZA DEL COSTO OPERATIVO PER TRENO*KM

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.

La Ferrotramviaria S.p.A ha comunicato all'Autorità il dataset relativo ai costi e ricavi relativi al periodo 2011-2016. Il suddetto dataset ha consentito alla Autorità di effettuare il computo dei parametri ex delibera 120/2018 comunicati alla regione Puglia con nota prot. 2452/2019 del 13/03/2019. Successivamente, tali dati sono stati aggiornati, di concerto con l'Autorità, ed integrati con il Monitoraggio introdotto nel 2017, al fine di rappresentare al meglio l'andamento della gestione. Al fine della stesura del presente documento, il Monitoraggio dei Costi Operativi è stato aggiornato fino all'anno 2020 (proiezione a chiudere) al fine di elaborare un quadriennio di riferimento 2017-2020 a cui confrontare i primi cinque anni (2021-2025) del nuovo Contratto di Servizio.

Si osservi che la Ferrotramviaria S.p.A. a seguito dell'entrata in vigore del Decreto del 5 agosto 2016 "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione" e del conseguente passaggio delle funzioni di controllo alla Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (A.N.S.F.) ha dovuto profondamente rivedere la sua organizzazione operativa rendendola in parte difforme da quella del quinquennio inizialmente preso a riferimento dalla Autorità con la nota 2452/2019. In particolare, la Ferrotramviaria S.p.A si è organizzata in due distinte Divisioni, Trasporto ed Infrastruttura che svolgono rispettivamente la funzione di impresa ferroviaria e di gestore dell'infrastruttura.

Come noto, nel 2016 la Ferrotramviaria è stata coinvolta in un grave incidente ferroviario che ha portato al sequestro a scopo investigativo della tratta tra Corato ed Andria. Tale interruzione ha obbligato l'azienda ad avvalersi di bus sostitutivi al fine di garantire il regolare esercizio e per minimizzare il disagio dell'utenza. Tale situazione, combinandosi poi con i lavori in corso, con la limitazione di velocità a 50 km/h imposta dalla nota A.N.S.F. n.9956/2016 del 26 settembre 2016 e con le ulteriori interruzioni della linea citate al par. 2.1, ha fortemente condizionato l'operatività su ferro della società. Al fine di garantire un servizio che fosse pienamente in linea con il CDS, le sostituzioni dei treni bloccati dal sequestro e dai contemporanei lavori in corso, sono state effettuate con più bus, il cui costo non appare nelle descrizioni che seguono, in quanto escluso dal computo del Costo Operativo così come definito dall'ART. Parimenti, sono stati presi in considerazione unicamente i chilometri effettivi percorsi sulla linea ferroviaria. I dati relativi al costo operativo e tutti gli altri KPI oggetto di approfondimento nel documento risentono delle

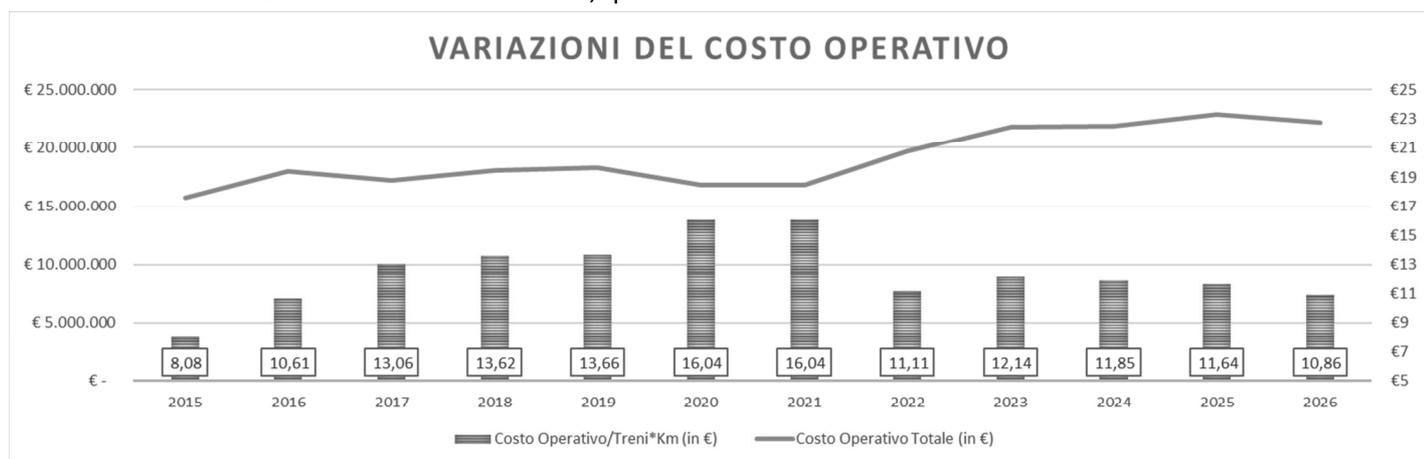
problematiche descritte. In calce ad ogni tabella, per maggiore chiarezza, vengono brevemente riassunte le modalità di calcolo dei dati.

Pertanto, il periodo 2015-2020 può essere ulteriormente suddiviso in un primo biennio antecedente al cambio normativo ed in un secondo quadriennio (2017-2020) a cambio normativo ormai già avvenuto.

Tale secondo arco temporale, per la sua uniformità, è preso a riferimento per analizzare il piano di efficientamento aziendale.

Tutto quanto sopra premesso, vengono di seguito analizzate le grandezze che compongono il **COSTO OPERATIVO** da utilizzare per la redazione del PRO ex delibera 120/2018.

Per utilità si rammenta che il costo operativo è costituito dal: costo del personale; costo di manutenzione; costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi e altri costi operativi. Sono esclusi, da tale computo, i costi di accesso all'infrastruttura, quelli delle sanzioni e dei premi contrattuali e infine i costi di locazione del materiale rotabile, qualora vi fossero.



Si osserva che il costo operativo, dopo un importante incremento, iniziato nel 2016 e dovuto ai motivi enunciati in premessa, si assesta nel triennio 2017-2019 per, poi, raggiungere il suo massimo nel 2020/2021 per effetto della minore produzione dovuta alla pandemia da Covid-19 e dei moderati risparmi conseguiti in termini di energia di trazione e personale. Il parametro del costo operativo/treno*km ha un andamento che risente di quanto sopra descritto in termini di interruzioni di linea, produzione chilometrica su ferro e variazioni del costo operativo.

Le variazioni del **Costo Operativo/treno*km**, confrontate anno su anno, sono dovute ai seguenti fenomeni:

2015>2016->2017

Nel 2016 la linea viene interrotta a Corato nel secondo semestre 2016 a causa dell'incidente e la produzione chilometrica cala da 1,9 a 1,6 milioni di km. Il costo operativo (2015 vs 2016), invece, cresce di circa 2,3 milioni di Euro a causa dell'effettuazione di alcuni interventi di manutenzione ciclica e per la crescita di altri costi operativi. Il 2017 risente delle stesse problematiche in quanto la produzione cala a 1,3 milioni di km effettuati su ferrovia, non considerando in questa sede i 964 mila km percorsi dai bus sostitutivi compatibili con art. 34-octies del D.L. 179/2012, **mentre il totale del costo operativo** cala, da 18.025k€ a 17.517k€ anche a seguito del riallineamento dei costi manutentivi agli standard annuali.

2017->2018

Nel 2018, l'effettuazione di nuovi interventi manutentivi impatta sul totale del costo operativo mentre la produzione gli altri costi restano allineati, salvo le normali dinamiche di mercato, all'anno precedente. Il combinato disposto di questi eventi porta il valore del costo operativo/treno*km a 13.62€

2018->2019

Nel 2019 si riscontra una lieve crescita del costo operativo che impatta per 0,04 € sul rapporto costo operativo/treno*km dell'anno precedente.

2019->2020 e2021

Nel 2020 gli effetti della pandemia Covid-19 impattano fortemente sulla produzione chilometrica su ferrovia che cala del 22% mentre il costo operativo risente di minori impegni per energia di trazione e personale calando di circa 9,4 punti percentuali. Tuttavia, la discesa del costo operativo – posta al numeratore - non è sufficiente a compensare la drastica riduzione della produzione su ferro e pertanto l'indice sale a 16,04€ per treno*km.

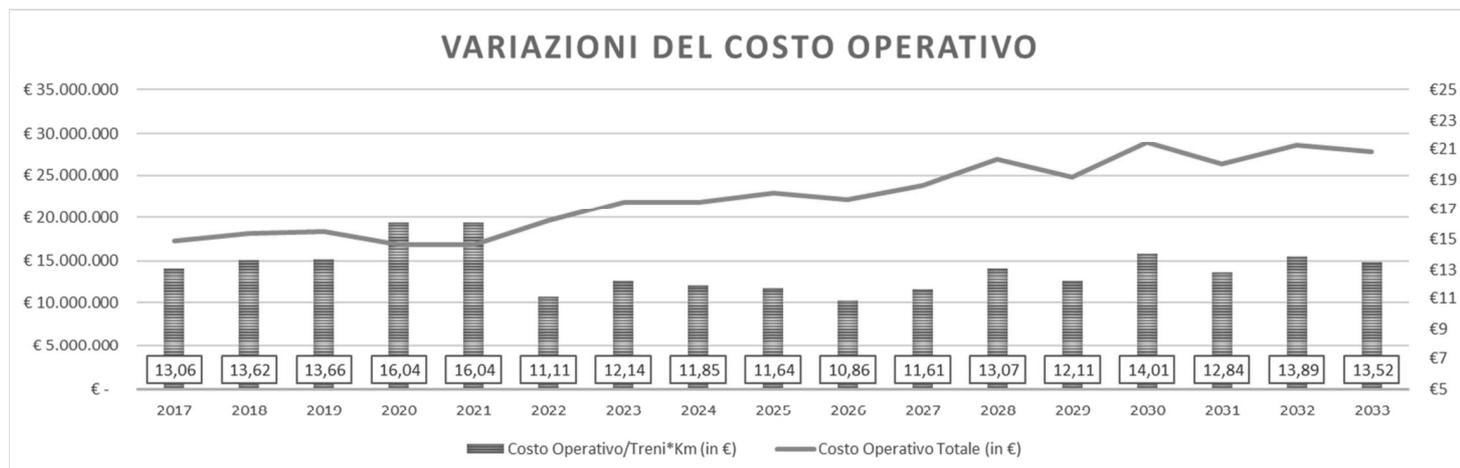
In linea di massima, nel quinquennio di riferimento 2017-2021 l'andamento del costo operativo, al netto delle problematiche tecniche sopra descritte, risente dei seguenti fattori:

1. Il costo del lavoro è aumentato a causa del cambio normativo che ha comportato l'acquisizione di nuove figure professionali prima assenti in Azienda che sono andate a sostituire unità in uscita con un parametro più basso. Infatti, il parametro medio del personale inquadrato nell'Impresa Ferroviaria, amministrativi esclusi, evidenziava un valore di 159,51 nel 2018, 164,55 nel 2019 e successivamente "limato" a 162,98 nel 2020 per effetto dell'uscita di alcuni elementi inquadrati ai livelli superiori. L'evidente crescita del parametro medio ha anche un'alta origine, che deriva dalla peculiare situazione del mercato ferroviario italiano. Si rileva, infatti, una maggiore "appetibilità" del personale di condotta (macchinisti) che potendo attualmente operare anche su altre reti, sono richiesti dal "mercato" (altre Imprese Ferroviarie) con conseguente aumento delle retribuzioni medie per il *retaining* o per l'assunzione di personale già formato in sostituzione del personale assunto da altri operatori.
2. Gli oneri di manutenzione sono aumentati, ed aumenteranno ancora in futuro, a causa dell'attrezzaggio dei rotabili con SSB – SCMT e Cab Radio che ha comportato l'attivazione di contratti di manutenzione con i costruttori del sottosistema suddetto con inevitabile incremento dei costi medi manutentivi. Inoltre, il naturale aumento di anzianità del materiale rotabile utilizzato, ha comportato la necessità di effettuare interventi manutentivi più importanti che ricadono in anni precisi, come avvenuto, ad esempio, nel 2016. Anche il materiale più moderno utilizzato dalla Ferrotramviaria ha superato i sei anni di esercizio, con il conseguente raggiungimento dei primi intervalli manutentivi "pesanti" dal punto di vista tecnico ed economico.

La media del costo operativo nel quinquennio 2017-2021 è pari a 14,49 euro a treno*km. Nel corso del primo quinquennio di Contratto tale costo operativo in media si attesta a 11,52 euro a km, con un conseguente miglioramento rispetto alla media del quadriennio di riferimento.

Verificato l'efficientamento del primo quinquennio nei termini sopra descritti, si rappresenta nella tabella che segue l'andamento del costo operativo nell'intero arco temporale del piano. Nei sette anni del periodo 2027-2033 si evidenzia una tendenza crescente degli oneri di gestione operativa, per effetto delle manutenzioni cicliche (evidenziate dagli anni di picco) su un parco rotabili ampliato e della normale dinamica crescente dei prezzi.

Pertanto, nel periodo 2027-2033, si stima una crescita complessiva dei costi operativi pari al 12,9%, con un incremento medio annuo del 1,8%, in linea con le tendenze storiche.



3.2 GLI ALTRI OBIETTIVI DI EFFICIENZA ED EFFICACIA

Dopo aver analizzato l'indicatore relativo al costo operativo, sono riportati di seguito gli altri indicatori (KPI) di cui all'annesso 2 della Delibera ART 120/2018:

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. Il costo di manutenzione include quello del personale addetto alla manutenzione.
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	
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.
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units.

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.

Nei paragrafi che seguono vengono analizzati gli indicatori di efficienza ed efficacia di cui all'Annesso 2 della misura 2 della delibera ART 120 / 2018, evidenziandone gli scostamenti tra il quinquennio di riferimento 2017-2021 con il quinquennio di efficientamento 2022-2026. Successivamente, in calce ad ogni paragrafo, si rappresenta l'intero arco temporale del PEF evidenziandone la performance complessiva.

3.2.1 INDICATORE DI EFFICIENZA – COSTI

Tab. B - Efficacia ed Efficienza		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
EFFICIENZA – COSTI											
Costo Operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	0,053	0,054	0,056	0,067	0,067	0,059	0,064	0,063	0,062	0,058
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	0,186	0,201	0,197	0,372	0,372	0,145	0,159	0,155	0,152	0,142
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione/ore servizio treni	90,62	122,57	115,93	142,00	142,00	134,92	184,12	156,63	156,76	115,82
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione/treni-km	2,46	3,09	2,95	3,89	3,89	2,46	3,36	2,86	2,86	2,12
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi	19%	23%	22%	24%	24%	22%	28%	24%	25%	19%

Con riferimento agli indicatori di costo operativo, si dà evidenza di quanto segue: nel quinquennio di riferimento il costo operativo per posto*km, dopo un iniziale decremento dovuto al raffronto con il 2020/2021, registra una sostanziale stabilità in quanto l'incremento di treni*km effettuati su rete ferroviaria va di pari passo con un limitato incremento dei costi operativi. Nella lettura delle tabelle occorre considerare che il dato relativo al numero di passeggeri ed ai posti offerti comprende l'intera tratta ferroviaria, non essendo possibile scindere i dati tra ferro e gomma (bus sostitutivi per interruzione di linea causa lavori) poiché il servizio è unico. Anche il costo operativo per passeggero*km ha un andamento positivo dal 2026 dovuto sia alla diminuzione del costo unitario per treno*km che al previsto aumento dei viaggiatori. Con riferimento agli indicatori di costo di manutenzione, si evidenzia che la dinamica relativa a tale aggregato di costo tiene conto delle scadenze manutentive e dell'accresciuto numero di rotabili.

PERFORMANCE PEF

Tab. B - Efficacia ed Efficienza		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
EFFICIENZA – COSTI													
Costo Operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	0,059	0,064	0,063	0,062	0,058	0,062	0,069	0,064	0,074	0,068	0,074	0,072
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	0,145	0,159	0,155	0,152	0,142	0,152	0,171	0,158	0,183	0,168	0,182	0,177
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione /ore servizio treni	134,92	184,12	156,63	156,76	115,82	145,09	209,38	150,32	243,89	164,24	214,32	186,98
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione /treni-km	2,46	3,36	2,86	2,86	2,12	2,65	3,82	2,75	4,45	3,00	3,91	3,41
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione /costi operativi	22%	28%	24%	25%	19%	23%	29%	23%	32%	23%	28%	25%

Il costo operativo per posto*km medio nel primo periodo del contratto è stimato in 0,061 € mentre nel secondo periodo (2027-2033) è pari a 0,069 €, evidenziando un sostanziale miglioramento, al netto delle normali dinamiche inflattive. Stesso dicasi per il costo operativo per pax*km medio che passa da € 0,151 nel quinquennio 2022-26 ad € 0,170 nel periodo 2027-33.

I costi di manutenzione registrano tre picchi nel 2028, nel 2030 e nel 2032 per effetto dei citati intervalli manutentivi.

Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa rispetto ai costi durante il periodo di affidamento del contratto di servizio presentati di seguito sono tutti riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria e comunque nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al Contratto di Servizio redigendo.

3.2.2 INDICATORE DI EFFICIENZA – RICAVI

EFFICIENZA - RICAVI		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Ricavi da Traffico per treno-km	ricavi da traffico/treno-km	4,51	4,54	4,66	2,78	2,78	1,62	2,50	4,39	4,35	4,51
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	0,018	0,018	0,019	0,012	0,012	0,009	0,013	0,023	0,023	0,024
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	0,0640	0,0670	0,0671	0,0644	0,0644	0,0212	0,0327	0,0575	0,0569	0,0591
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treno-km	14,46	14,63	14,93	16,27	16,27	15,11	16,09	15,88	15,51	15,33
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	0,059	0,058	0,061	0,068	0,068	0,080	0,085	0,084	0,082	0,081
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	0,21	0,22	0,21	0,38	0,38	0,20	0,21	0,21	0,20	0,20
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	0,35	0,33	0,34	0,17	0,17	0,15	0,21	0,37	0,37	0,42

I KPI relativi ai ricavi da traffico sono fortemente influenzati dall'effetto COVID 19 con un taglio del 60% nell'anno 2022 e del 40% nell'anno 2023. Non sono stati considerati tra i ricavi da traffico eventuali contributi per ristori, che vengono contabilizzati secondo il principio di cassa e che andrebbero a sommarsi ai ricavi totali per essere analizzati in fase di rendicontazione annuale del PEF. Tali contributi, incassati ai sensi del comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e del D.G.R. Puglia n. 1669 del 08/10/2020, sono presenti nella voce "Totale ricavi" nell'anno 2020/21.

Si nota in particolare, nei ricavi da traffico:

- ricavi da traffico per tr/km: da 3,85 (media 2017-20/21 che non include i ristori incassati nel 2020/2021) a 3,48 (2022-2026) pari a -10%;
- ricavi da traffico per posto km: da 0,016 a 0,018, pari a +18%;
- ricavi da traffico per pax km: da 0,065 a 0,045 pari a - 30%.

Analizzando, inoltre, il rapporto tra i ricavi da traffico ed i costi operativi (Coverage Ratio) si osserva che tale copertura passa da una media del 27,3% nel periodo 2017-20/21 al 30,3% di media nel 2022-26.

Sottolineiamo che, presupponendo la fine dell'emergenza pandemica, **nel 2026 e per tutto il periodo successivo tale copertura viene stimata al 40%**.

Nella lettura delle tabelle occorre considerare che il dato relativo al numero di passeggeri, ai posti offerti ed ai ricavi da traffico comprende l'intera tratta ferroviaria, non essendo possibile scindere i dati tra ferro e gomma (bus sostitutivi per interruzione di linea causa lavori) poiché il servizio è unico.

Per un'approfondita analisi dei flussi di passeggeri previsti si rimanda al paragrafo 2.4 del presente documento, tuttavia, con particolare riferimento ai tre indicatori "ricavi da traffico", giova qui ricordare che il trend positivo di incremento dei ricavi da traffico nel primo quinquennio di riferimento è determinato sostanzialmente dai seguenti componenti:

- andamento delle tariffe per effetto delle politiche regionali e dell'inflazione;
- incremento dei viaggiatori al termine dell'attuale emergenza sanitaria;
- contrasto all'evasione/elusione.

Con riferimento all'andamento delle tariffe, si conferma che, nell'arco del primo quinquennio, sono previsti tre aumenti: del 3,5% nel 2021, già recepito nei dati del 2022, del 5% nel 2024 e del 3,5% nel 2026 ed è previsto l'adeguamento all'indice NIC, con un valore minimo dello 0,9 % negli altri anni, escludendo pertanto dalla rivalutazione basata sul NIC gli anni degli incrementi stabiliti dalla Regione.

L'andamento degli incrementi tariffari, se non legati alle dinamiche inflattive, è stato armonizzato con il miglioramento della qualità del servizio offerto ai passeggeri in quanto strettamente connesso all'immissione di nuovi e più moderni rotabili ed agli investimenti tecnologici. Come si evince dai prospetti del PEF, nel 2024 è previsto un aumento delle tariffe del 5% in conseguenza dell'immissione di nuovi treni nel 2023 e degli investimenti di Information Technologies sul restante materiale rotabile. Altrettanto dicasi per l'incremento del 3,5% ipotizzato nel 2026 e legato all'entrata in servizio progressiva, a partire dal 2024, di altri quattro treni cofinanziati.

PERFORMANCE PEF

EFFICIENZA - RICAVI		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ricavi da Traffico per treno-km	ricavi da traffico/treni-km	1,62	2,50	4,39	4,35	4,51	4,73	4,94	5,11	5,26	5,39	5,49	5,60
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	0,009	0,013	0,023	0,023	0,024	0,025	0,026	0,027	0,028	0,029	0,029	0,030
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	0,0212	0,0327	0,0575	0,0569	0,0591	0,0619	0,0646	0,0668	0,0689	0,0705	0,0719	0,0733
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	15,11	16,09	15,88	15,51	15,33	15,64	15,95	16,22	16,48	16,70	16,91	17,12
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	0,080	0,085	0,084	0,082	0,081	0,083	0,085	0,086	0,087	0,089	0,090	0,091
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	0,20	0,21	0,21	0,20	0,20	0,20	0,21	0,21	0,22	0,22	0,22	0,22
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	0,15	0,21	0,37	0,37	0,42	0,41	0,38	0,42	0,38	0,42	0,40	0,41

Analizzando le performance nel periodo 2027-2033 si evidenzia il progressivo miglioramento degli indicatori. Si segnala che nel periodo descritto è prevista la rivalutazione monetaria del 0,9 %, così come per tutte le voci del piano soggette a tale dinamica. Il valore medio del Coverage Ratio è intorno al 40% e

le oscillazioni sono dovute alle cuspidi che si creano nei costi operativi, in coincidenza con le scadenze manutentive dei rotabili.

Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa rispetto ai ricavi da traffico il periodo di affidamento del contratto di servizio presentati di seguito sono tutti riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria al netto della disciplina in materia di politica tariffaria e comunque nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al Contratto di Servizio redigendo.

3.2.3 INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ

PRODUTTIVITA'		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	costi del lavoro totale/n. addetti totali	43.032	43.771	52.653	51.613	51.613	50.785	51.187	52.190	53.266	55.175
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	10.657	10.883	11.276	9.378	9.378	12.826	12.857	13.214	13.776	14.336
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	6.233	6.293	6.514	5.359	5.359	7.629	7.595	7.806	8.208	8.542

In merito al KPI relativo al costo del lavoro per numero di addetti si registra un incremento da 48.536 euro di media nel periodo 2017-20/21 ad una media di 52.521 euro periodo 2022-2026 con un incremento del 8%. Tale aumento risulta naturale nell'ambito della normale dinamica di incrementi salariali al personale.

In particolare, per valutare tale incremento sono state effettuate le seguenti assunzioni:

- Turnover del personale per pensionamento;
- Un aumento progressivo della forza lavoro, limitatamente alla Condotta, Scorta e alla Gestione Equipaggi, dovuto dall'incremento della produzione del servizio (si passa da 119 unità nel 2019 a 143 unità nel 2026);
- Scatti automatici di parametro come previsto dal CCNL Autoferrotranvieri;
- Inflazione programmata e aumenti dovuti alla contrattazione di secondo livello.

Giova, invece, evidenziare come gli indicatori di produttività per addetto mostrino un efficientamento, dovuto anche alla maggiore produzione ferroviaria conseguente alle considerazioni fatte in precedenza sui lavori in corso, pari a:

- + 30% tra la media dei tr/km per addetto operativo del periodo 2017-20/21 ed il dato medio 2022 - 2026 pari a 13.402 km ad addetto;
- + 34% tra la media dei tr/km per addetto del quadriennio 2017-20/21 ed il dato medio 2022 - 2026 pari a 7.956 km ad addetto.

PERFORMANCE PEF

PRODUTTIVITA'		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	costi del lavoro totale/n. addetti totali	50.785	51.187	52.190	53.266	55.175	56.506	59.028	59.805	61.249	64.037	65.001	65.956
Treni-km per numero	treni-km/n.	12.826	12.857	13.214	13.776	14.336	14.336	14.336	14.336	14.336	14.336	14.336	14.336

addetti operativi	addetti operativi												
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	7.629	7.595	7.806	8.208	8.542	8.542	8.542	8.542	8.542	8.542	8.542	8.542

Nei sette anni del Contratto di Servizio che seguono il quinquennio di riferimento 2022-2026, non si registrano variazioni degli indicatori di performance, escluso il costo del personale che segue le normali dinamiche del costo del lavoro.

3.2.4 INDICATORI DI EFFICACIA

EFFICACIA		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	n.d.	n.d.	98,07%	98,33%	98,3%	98,90%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	n.d.									
Regolarità Treni (tutte le cause)	n. treni circolati/n. treni programmati	95,66%	95,26%	95,34%	81,15%	81,15%	99,86%	99,86%	99,87%	99,87%	99,87%

Le performance in termini di efficacia degli indicatori individuati nella delibera ART 120/2018 misurano le performance unicamente riconducibili all'impresa ferroviaria. In particolare, i valori degli indicatori di puntualità e regolarità registrati nel quadriennio di riferimento, nonostante le note difficoltà relative ai lavori in corso ed alle incertezze pandemiche, hanno raggiunto livelli difficilmente incrementabili, motivo per cui è stato considerato sufficientemente ambizioso porre valori obiettivo in linea con la performance media già ottenuta. Si segnala che, fino al 2019, i dati del monitoraggio non consentivano di distinguere le cause di ritardo tra IF, GI o ritardo nei servizi sostitutivi per linea interrotta (essendo anche diversa la modalità di calcolo dei ritardi se avvenuti su gomma o su ferro).

Al momento non è disponibile il dato relativo agli scostamenti da orario solo causa IF percentuale, l'IF si sta attrezzando per produrre il dato nell'immediato futuro.

PERFORMANCE PEF

L'introduzione dei nuovi treni consentirà di mantenere e consolidare il livello di efficacia raggiunto nel quinquennio anche negli anni a venire, come da tabella che segue:

EFFICACIA		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	98,60%	98,90%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	n.d.											

Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	99,86%	99,86%	99,86%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%	99,87%
--	--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Nei sette anni del Contratto di Servizio che seguono il quinquennio di riferimento non si registrano variazioni significative degli indicatori di performance.

Gli indicatori volti a rilevare il recupero di efficienza operativa in termini di produttività durante il periodo di affidamento del contratto di servizio presentati innanzi sono tutti riconducibili alla responsabilità dell'impresa ferroviaria e comunque nel rispetto delle previsioni della matrice dei rischi allegata al Contratto di Servizio redigendo.

Al momento non è disponibile il dato relativo agli scostamenti da orario solo causa IF percentuale, l'IF si sta attrezzando per produrre il dato nell'immediato futuro.

4. RIPARTIZIONE DEL RISCHIO

Per quanto attiene la gestione del rischio afferente al raggiungimento delle prestazioni in tema di recupero di efficienza, come innanzi descritto, il rischio del mancato raggiungimento degli indicatori di performance è in capo all'impresa ferroviaria, nel rispetto della matrice dei rischi di cui al contratto redigendo.

L'unica componente di rischio lasciata in capo all'EA è la quota di rischio relativa alla politica tariffaria nell'indicatore di "efficienza operativa – ricavi".

Inoltre, il redigendo Contratto di Servizio, tramite gli articoli in esso compresi e la matrice dei rischi, disciplinerà le modalità di ripartizione del rischio tra la Regione Puglia e la Ferrotramviaria S.p.A. coerentemente con quanto disposto dalla Delibera ART 49/2015.

Il monitoraggio di quanto previsto a PRO si effettuerà annualmente confrontando i valori di PEF con quelli del conto economico regolatorio (CER), normalizzati per eliminare l'effetto dell'inflazione, escludendo le partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di riferimento nonché l'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, le premialità e le sanzioni applicate a Ferrotramviaria S.p.A. ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione.

Con riferimento al p.to 4, lett. c) della Misura 2 della delibera ART n. 120/2018 si specifica che l'annuale momento annuale di monitoraggio del contratto, attraverso il confronto tra il PEF ed il CER, comporterà la definizione di partite debitorie/creditorie basata anche sull'allocazione dei rischi e della responsabilità indicate nel presente documento, nonché nel contratto di servizio.

Gli eventuali scostamenti saranno accantonati, al netto delle componenti il cui rischio è attribuito a ciascuna delle Parti, secondo quanto sarà previsto alla matrice dei rischi allegata al redigendo Contratto, per essere poi compensati alla fine del periodo di PEF o in occasione delle revisioni intermedie del PRO. Quanto sopra si applica fatto salvo quanto precisato nel redigendo CdS per quanto riguarda le azioni da porre in atto al variare dello scostamento in più o in meno del conto economico a consuntivo rispetto al PEF.

5. FATTORI DI CONTESTO CHE INFLUENZANO IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

Riferimento Normativo

Questa sezione è redatta tenendo conto di quanto richiesto dalla misura 2, punto 8 della Delibera ART 120/2018.

“Per tutte le modalità di affidamento (con gara, dirette e in house), ai fini della individuazione degli obiettivi, l’EA tiene conto, tra l’altro, degli investimenti previsti in materiale rotabile e in infrastrutture, anche nell’ambito di Contratti di Programma con il GI, e dei seguenti fattori di contesto, considerando quanto disciplinato nella delibera ART n. 48/2017:

- a) caratteristiche territoriali, socio-economiche e temporali di domanda;*
- b) caratteristiche territoriali dell’offerta all’interno di ciascun bacino di mobilità di riferimento per i servizi oggetto di affidamento;*
- c) caratteristiche infrastrutturali, con particolare riguardo alla tipologia di alimentazione della rete, alla sua tortuosità e pendenza;*
- d) caratteristiche del materiale rotabile esistente, quali l’età e la quota di materiale rinnovato (revamping);*
- e) caratteristiche del servizio che si intende affidare, quali la velocità commerciale, la lunghezza media della tratta, la quota di treni-km effettuati fuori dai confini regionali, la percentuale di treni in orario di punta, la densità delle stazioni e, per la qualità erogata, sia lo scostamento dall’orario programmato che la regolarità.”*

5.1 CARATTERISTICHE DELLA DOMANDA E DELL’OFFERTA ALL’INTERNO DEL BACINO DI MOBILITÀ

La città di Bari e la sua area Metropolitana costituiscono un sistema urbano complesso e articolato.

Bari storicamente presenta in termini di mobilità una forte attrazione centripeta su comuni limitrofi sia per quanto riguarda spostamenti per motivi di lavoro sia per motivi di studio.

Bari è inoltre caratterizzata dalla presenza nel centro cittadino di ben quattro stazioni ferroviarie collocate in adiacenza di cui due, Stazione Centrale di Rete Ferroviaria Italiana e Stazione di Ferrovie del Sud Est a piano stradale, una Stazione Centrale di Ferrotramviaria S.p.A. Ferrovie del Nord Barese a quota – 7 m sotto il piano stradale e una, Stazione Delle Ferrovie Appulo Lucane collocata a + 5 m dal piano stradale.

In definitiva un sistema articolato di Stazioni reso permeabile da un sistema articolato di tunnel attrezzati con ascensori e scale mobili che garantisce la mobilità dell’utenza ferroviaria da un gestore all’altro senza mai dover uscire dal complesso dei recinti ferroviari.

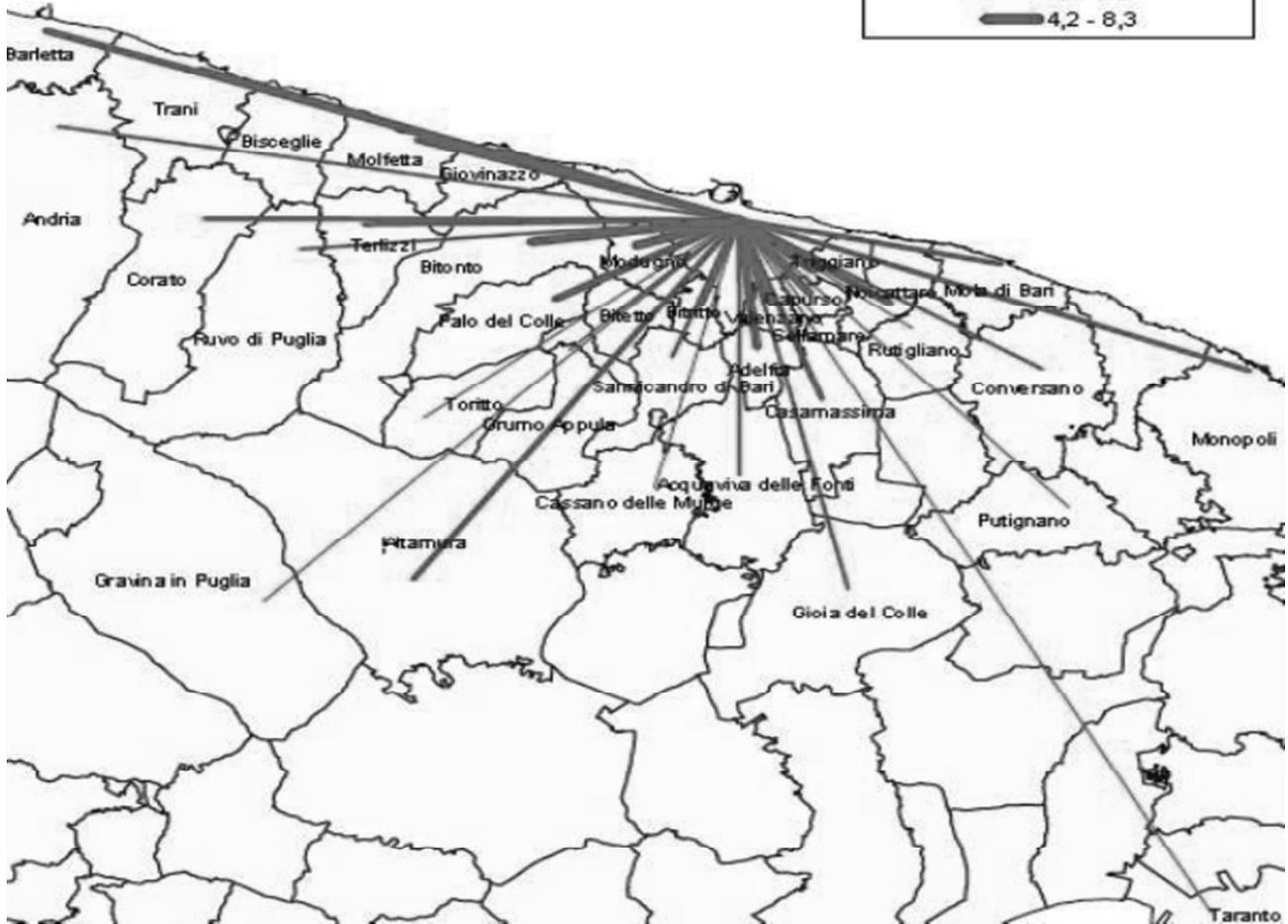
La recente adozione di un sistema di bigliettazione integrata consente di fruire dei servizi ferroviari con estrema facilità.

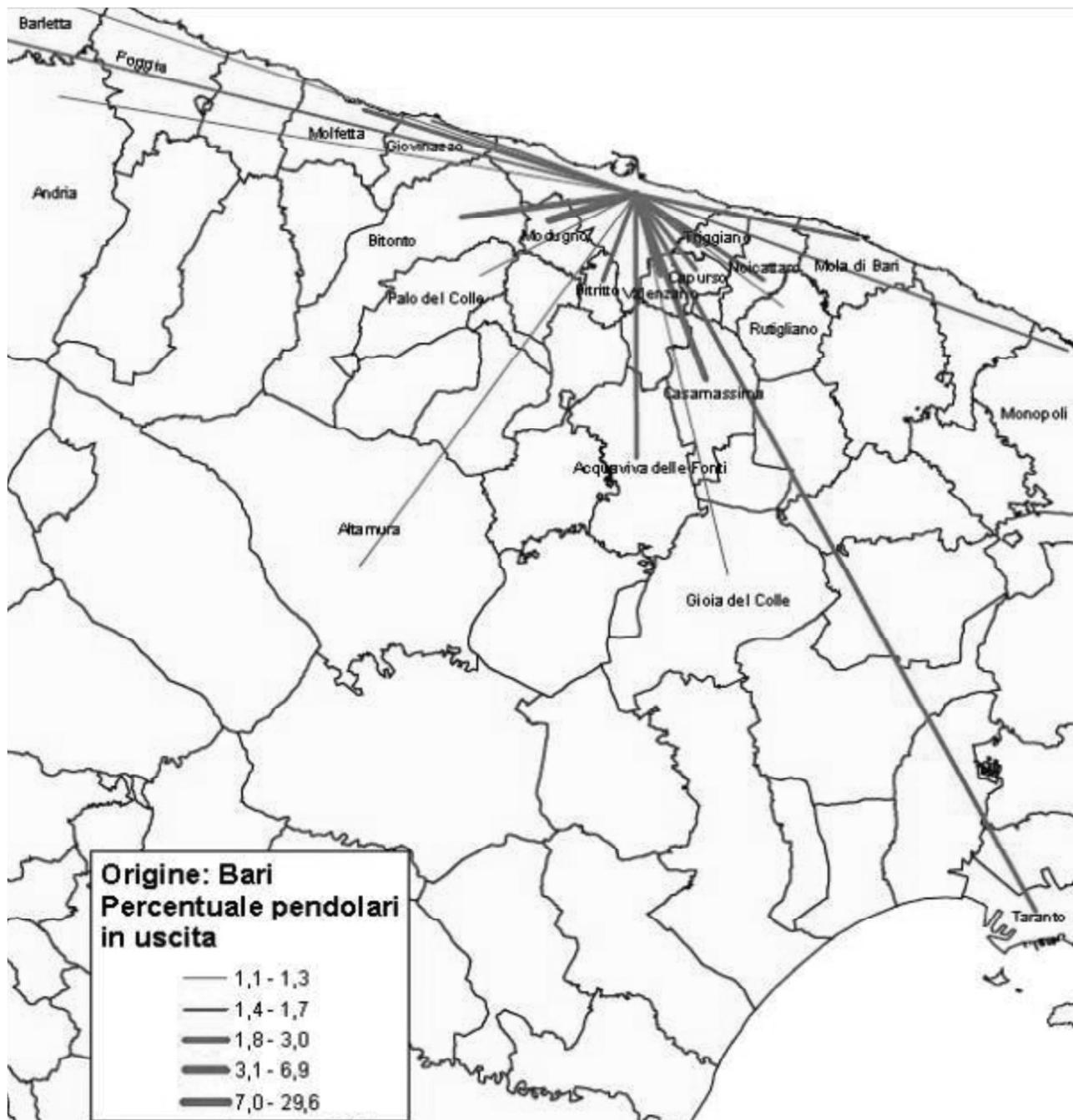
Tale sistema in definitiva caratterizza la città di Bari che presenta nel cuore del centro cittadino l’ingresso di 7 diverse direttrici di traffico ferroviario.

Ferrotramviaria S.p.A gestisce due di tali direttrici di ingresso coprendo di fatto il quadrante interno Nord Ovest dell’area metropolitana di Bari e garantendo la mobilità da due importanti capoluoghi di Provincia, Andria e Barletta, con un bacino complessivo di traffico di oltre 700.000 abitanti.

Nelle rappresentazioni grafiche che seguono, si evidenzia il movimento di entrata ed uscita dei pendolari rispetto alla città di Bari.

Destinazione: Bari
Percentuale pendolari in entrata



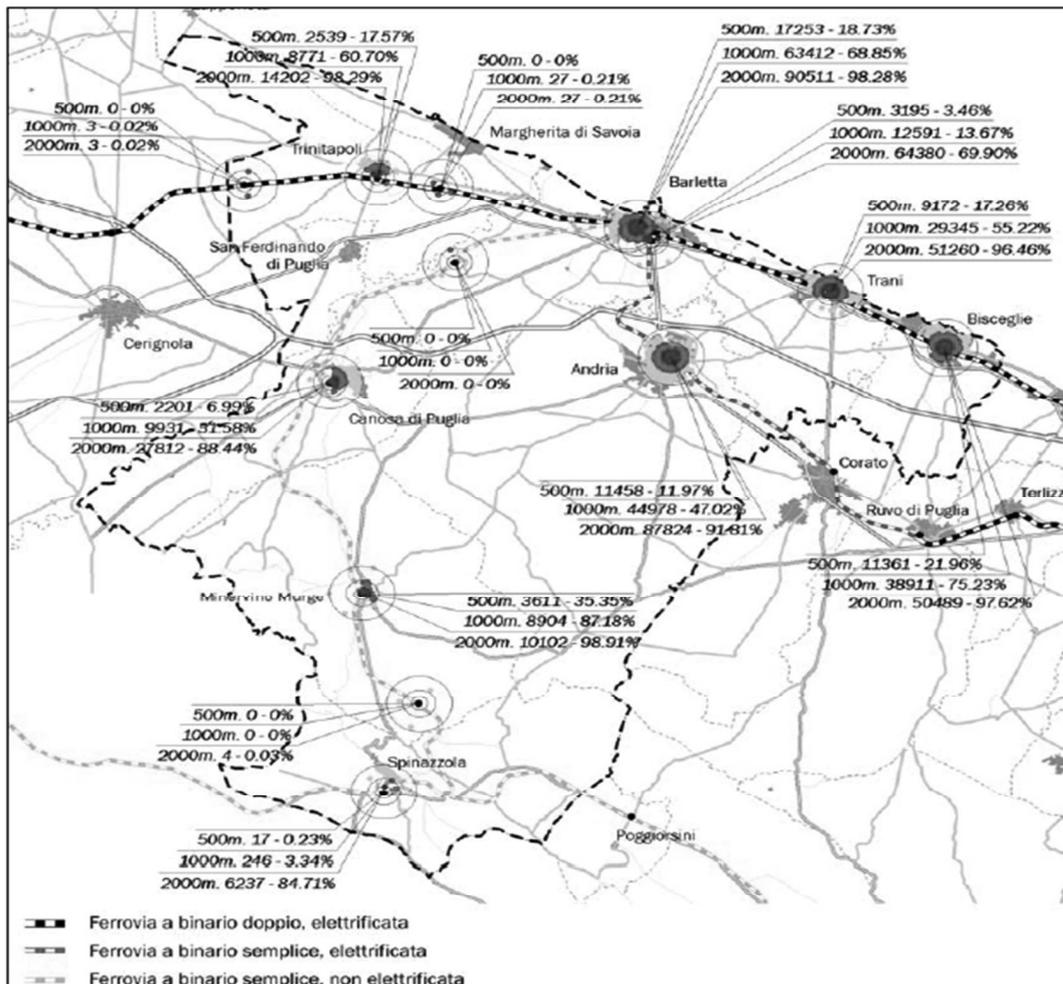


I due grafici evidenziano come il quadrante Nord Ovest della Area Metropolitana di Bari, sia in termini di destinazione sia di uscita, rappresenti una parte significativa degli spostamenti da e verso la città. La polarizzazione degli spostamenti su Bari trova riscontro nell'offerta di servizi ferroviari e automobilistici nel territorio provinciale.

Sulla direttrice Barletta via Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato e Andria viene in definitiva fornito un servizio complementare ai servizi Trenitalia sulla linea adriatica coprendo di fatto la esigenza di mobilità di importanti centri urbani.

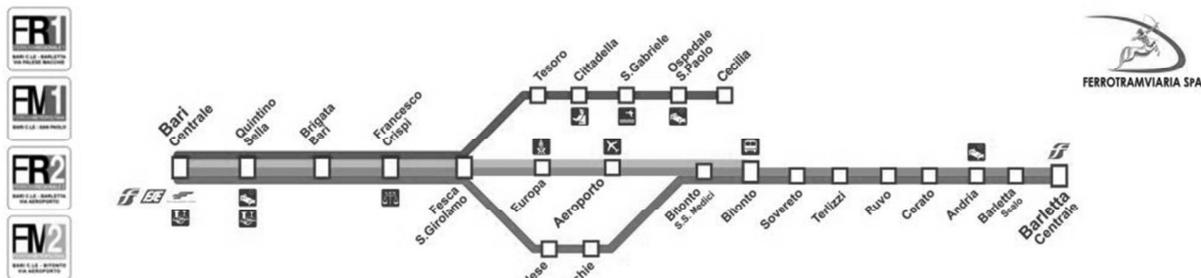
Il grafico successivo evidenzia come le due Città di Andria e Barletta ,capoluoghi della Provincia BAT, presentino importanti caratteristiche in termini di accessibilità e fruibilità alla rete ferroviaria che nel caso ,della Città di Andria, risulteranno ancora più importanti atteso che i lavori di interramento dell'asse ferroviario nell'abitato, attualmente in corso, prevedono la realizzazione di tre fermate ferroviarie nel cuore della città in luogo della attuale unica stazione di Andria Centrale.

Popolazione a 500/1000/2000 metri dalle stazioni e % sul totale della popolazione.



5.2 CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

Le caratteristiche principali dell'infrastruttura il cui GI è Ferrotramviaria – Divisione infrastruttura sono state già riportate nel paragrafo 2.1 del presente documento. Di seguito un approfondimento necessario.



**LINEA BARI-BARLETTA
(VIA PALESE/SANTO SPIRITO)**

La tratta ferroviaria storica che si estende tra i comuni di Bari e di Barletta, collega le principali città dell'hinterland a nord-ovest di Bari e serve un territorio di 1.400 km², con in bacino di utenza di 700.000 abitanti.

L'attuale tracciato, inaugurato nel 1965, ha una lunghezza di 70 km ed è completamente elettrificato ed a scartamento ordinario.

Un programma di graduale ammodernamento è stato avviato agli inizi degli anni '90. Attualmente la linea risulta a doppio binario fino alla stazione di Andria Sud, tranne il tratto Bari C.le - Fesca S. Girolamo. Inoltre, nell'ambito del progetto di interoperabilità con Rete Ferroviaria Italiana (RFI), dal 2018 l'intera tratta Bari-Ruvo è stata attrezzata con il sistema SCMT, ed è in fase di attrezzaggio la tratta tra Ruvo e Andria.

Sono in corso i lavori di costruzione del tronchino di connessione con RFI per l'utilizzo del Piazzale V ovest (cd. Marittima) della stazione di Bari Centrale.



LINEA METROPOLITANA (BARI SAN PAOLO)

Il 22 dicembre 2008 la Ferrotramviaria SpA ha inaugurato la **Linea Metropolitana FM1**. Questo nuovo servizio è fornito utilizzando in parte la linea storica delle Ferrovie Nord barese (tratta Bari Centrale-Fesca S. Girolamo) ed in parte una nuova infrastruttura che si sviluppa in viadotto di circa 1,9 Km ed in galleria per circa 2,7 Km ed include 5 fermate operative denominate: "Tesoro", "Cittadella", "San Gabriele", "Ospedale", "Cecilia".

Sono in corso le attività per il prolungamento di ulteriori 0,8 Km in galleria, che attesterà la linea ferroviaria in una nuova stazione, denominata "Delle Regioni".



LINEA BARI-BARLETTA (VIA AEROPORTO)

Dal 2013 è in esercizio la diramazione ferroviaria per l'Aeroporto Internazionale "Karol Wojtyła" di Bari. La diramazione, parte in trincea e parte in galleria a doppio binario elettrificato si sviluppa per 7 km, partendo dalla Stazione di Fesca S. Girolamo e ricollegandosi alla linea storica (via Bitonto S. Spirito) nel bivio di linea denominato Bivio S. Spirito.

Dall'anno 2013, pertanto, l'Aerostazione "Karol Wojtyła" è comodamente accessibile in treno da Bari e da tutte le città servite dalla Ferrotramviaria.

Quando verranno completate le opere di interoperabilità nelle stazioni ferroviarie RFI di Bari Centrale e Barletta Centrale, grazie al "Grande Progetto" finanziato dalla Comunità Europea, l'aerostazione diverrà accessibile da tutte le città della Puglia e dalle regioni limitrofe, permettendo lo sviluppo dell'aeroporto internazionale "Karol Wojtyła" di Bari come hub aeronautico di riferimento di tutto il sud dell'Italia.



5.3 CARATTERISTICHE DEL MATERIALE ROTABILE

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.

L'età media, pari a 11 anni nel 2020, nei cinque anni del primo periodo regolatorio passa a 9,9 anni mentre, a fine piano finanziario, sarà di circa 16 anni. Oltre alle nuove dotazioni ed al miglioramento del confort di viaggio, va evidenziato che i nuovi treni consentiranno di proporre il 100% dei treni accessibile alle persone con mobilità ridotta e il 100% dell'accessibilità con la propria bici a bordo oltre che un adeguamento alla STI LOC&PAS.

MATERIALE ROTABILE IN SERVIZIO COMMERCIALE		ANZIANITÀ PARCO ROTABILI											
ID BENE	RIFERIMENTO	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
342TR1	ELETTROTRENO STADLER ETR342	12,73	13,73	14,73	15,73	16,73	17,73	18,73	19,73	20,73	21,73	22,73	23,73
342TR2	ELETTROTRENO STADLER ETR342	12,73	13,73	14,73	15,73	16,73	17,73	18,73	19,73	20,73	21,73	22,73	23,73
452TR3	ELETTROTRENO CAF ETR452	7,76	8,76	9,76	10,76	11,76	12,76	13,76	14,76	15,76	16,76	17,76	18,76
452TR4	ELETTROTRENO CAF ETR452	7,76	8,76	9,76	10,76	11,76	12,76	13,76	14,76	15,76	16,76	17,76	18,76
452TR5	ELETTROTRENO CAF ETR452	6,86	7,86	8,86	9,86	10,86	11,86	12,86	13,86	14,86	15,86	16,86	17,86
452TR6	ELETTROTRENO CAF ETR452	6,82	7,82	8,82	9,82	10,82	11,82	12,82	13,82	14,82	15,82	16,82	17,82
452TR7	ELETTROTRENO CAF ETR452	6,75	7,75	8,75	9,75	10,75	11,75	12,75	13,75	14,75	15,75	16,75	17,75
ELT201	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	17,65	18,65	19,65	20,65	21,65	dismesso						
ELT202	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	17,55	18,55	19,55	20,55	21,55	22,55	23,55	24,55	25,55	26,55	27,55	28,55
ELT203	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	17,24	18,24	19,24	20,24	21,24	22,24	23,24	24,24	25,24	26,24	27,24	28,24
ELT204	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	17,42	18,42	19,42	20,42	21,42	22,42	23,42	24,42	25,42	26,42	27,42	28,42
ELT205	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	16,98	17,98	18,98	19,98	20,98	21,98	22,98	23,98	24,98	25,98	26,98	27,98
ELT206	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	16,82	17,82	18,82	19,82	20,82	21,82	22,82	23,82	24,82	25,82	26,82	27,82
ELT207	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	13,12	dismesso										
ELT208	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	13,12	dismesso										
ELT209	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	12,96	dismesso										
ELT211	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	12,72	dismesso										
ELT212	ELETTROTRENO ALSTOM ELT200	12,47	dismesso										
Media	parziale anzianità flotta in esercizio	12,7	13,7	14,7	15,7	16,7	17,3	18,3	19,3	20,3	21,3	22,3	23,3
NUOVO MATERIALE ROTABILE													
ETR X1	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X2	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X3	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X4	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X5	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X6	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X7	ELETTOTRENO DI PROPRIETÀ REGIONALE	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ETR X8	ELETTROTRENO COFINANZIATO	-	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ETR X9	ELETTROTRENO COFINANZIATO	-	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ETR X10	ELETTROTRENO COFINANZIATO	-	-	-	0	1	2	3	4	5	6	7	8
ETR X11	ELETTROTRENO COFINANZIATO	-	-	-	-	0	1	2	3	4	5	6	7
Media	ANZIANITA' FLOTTA	12,7	8,9	9,0	9,6	10,1	10,6	11,6	12,6	13,6	14,6	15,6	16,6

CARATTERISTICHE DEI NUOVI ROTABILI DA IMMETERE IN SERVIZIO NEL CORSO DEL PEF

Unità di Trazione bidirezionali (indicate per brevità nel seguito **UdT**) a composizione bloccata monopiano con alimentazione elettrica a 3.000 V c.c., ciascuna costituita da quattro casse intercomunicanti (tipologia M+R+R+M) da adibire al servizio di trasporto pubblico passeggeri sulle linee esercite da Ferrottramviaria S.p.A. e sulla R.F.I. Pertanto, all'atto della consegna, ogni rotabile, dovrà aver conseguito l'A.M.I.S. (Autorizzazione all'immissione in Servizio) da parte dell'ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali) per la circolazione su R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana) e per le reti della FNB (Ferrovie del Nord Barese).

NORMATIVA TECNICA DI RIFERIMENTO

Le **UdT** dovranno essere conformi alle norme in vigore; pertanto la struttura dei rotabili, gli impianti, le apparecchiature, i sottosistemi, e tutti i componenti in genere dovranno essere pienamente rispondenti alle STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità), nonché alle direttive comunitarie, alle disposizioni normative, ai decreti, ai regolamenti vigenti in Italia e in Europa.

A titolo indicativo e non esaustivo si elencano i riferimenti normativi cogenti:

- norme STI (LOC&PAS, CCS, PRM, SRT, NOI, TAP, OPE, INF, ENE, ecc.);
- le prescrizioni emanate dai competenti organi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- per quanto riguarda la protezione al fuoco e le funzionalità antincendio (elenco non esaustivo):
- normative Europee (EN 45545, UNI 11565, ecc.) nella loro ultima versione;
- normativa Italiana (DM 28/10/200cinque "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" e s.m.i., ecc.);

- Decreto ANSF n.04/2012 del 09 Agosto 2012 - Emanazione delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", del "Regolamento per la circolazione ferroviaria" e delle "Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria";
- Linee Guida ANSF inerenti alla documentazione relativa alla manutenzione dei veicoli – Revisione A del 23 giugno 2015;
- Decreto ANSF n.0.1/2016 del 13 dicembre 2016 - "Riordino normativa, standard tecnico, sottosistemi materiale rotabile e controllo-comando e segnalamento di bordo. Norme tecniche nazionali in materia di sottosistemi costituenti i veicoli ferroviari relative alla autorizzazione di messa in servizio dei veicoli";
- Regolamento (UE) 2016/919 STI-CCS;
- List of CCS Class B systems”, cod. ERA/TD/2011-11, version 3.0;
- Linee Guida ANSF n.01/2017 del 20 Giugno 2017 — "Linee guida per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli e sottosistemi strutturali e dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche, prodotti generici e componenti";
- D.M. n° 408 del 10.08.2017;
- provvedimenti ANSF, RFI, ecc.;
- norme UNI/CEI ed ISO/IEC/CEN/CENELEC;
- norme UTC, norme ERRI e norme della "buona tecnica";
- standard nazionali ed internazionali di settore.

Gli standard europei, presi a riferimento per la progettazione e la costruzione dei rotabili, verranno considerati accettabili solo se equivalenti o maggiormente restrittivi, a vantaggio della sicurezza, rispetto alle norme italiane.

Inoltre, ove qualche indicazione contenuta nel presente capitolato risultasse incompatibile con norme o prescrizioni dell'ANSFISA, queste ultime dovranno essere prevalenti nell'ottica di omologazione dei veicoli; parimenti, ove nel presente Capitolato fossero citate norme, nel mentre superate da altre più aggiornate, si farà riferimento a queste ultime.

CARATTERISTICHE DELLE UNITA' DI TRAZIONE

Caratteristiche generali

Ogni **UdT** dovrà essere composta da n. 4 casse, nella configurazione bloccata M+R+R+M (motrice+rimorchiata+rimorchiata+motrice).

I Convogli, appartenenti alla categoria EMU (Electric Multiple Unit), saranno destinati al servizio di trasporto ferroviario regionale passeggeri e dovranno:

1. essere in possesso dell'Autorizzazione di Messa in Servizio (AMIS) per la circolazione sulle reti RFI e reti gestite da FERROTRAMVIARIA S.p.A.;

2. ottenere la circolabilità, senza limitazione alcuna, sulle reti RFI e reti gestite da FERROTRAMVIARIA;
3. essere compatibili con le condizioni climatiche che caratterizzano l'Italia ("Classe di altitudine" e "Classe di temperatura").
4. essere bidirezionali, con cabine di guida poste all'estremità;
5. poter circolare su curve con raggio di curvatura minimo in linea di 150 m ed in deposito di 100 m (senza dover ricorrere ad alcun tipo di intervento: sugli ammortizzatori anti-serpeggio, su eventuali ammortizzatori cassa-cassa, ecc.);
6. possedere una sagoma limite secondo fiche UIC 505-1, in tutte le condizioni di esercizio;
7. possedere un carico assiale massimo (nella condizione di carico più gravosa, ossia convoglio con tutti i posti a sedere occupati e passeggeri in piedi calcolati con 4 pass./mq) non superiore a 18 tonnellate;
8. avere una lunghezza massima in composizione singola (inclusi gli accoppiatori di estremità) non superiore a 80 m;
9. poter circolare in multiplo, per composizioni di due convogli, alla massima velocità.
10. essere dotati di accoppiatore automatico con testa per garantire l'accoppiabilità con locomotive tramite maschera di soccorso;
11. avere pavimento di accesso, in corrispondenza delle aree di accesso, a quota compresa tra 560 e 650 mm dal piano del ferro (con ruote nuove);
12. offrire un numero di posti a sedere non inferiore a 200, con disposizione "vis a vis" su 4 file (configurazione 2+2) e modulo non inferiore a 1.700 mm, è tuttavia possibile prevedere dei sedili "a correre" (con modulo non inferiore a 800 mm) e dei sedili a parete (dotati di schienale) con seduta ribaltabile per gli spazi rimanenti a seguito della disposizione dei "vis a vis";
13. un numero di sedili a parete (dotati di schienale) con seduta ribaltabile non superiore al 10%;
14. essere dotati di due gruppi di produzione e trattamento aria per il circuito pneumatico;
15. essere dotati di impianto conta-persone su ogni porta di accesso, con precisione nella rilevazione dei dati di frequentazione non inferiore al 90%. I dati di frequentazione dovranno essere trasferiti, direttamente o indirettamente, sui sistemi informatici della Ferrotramviaria S.p.A.;
16. essere dotati di contatori per la misurazione dell'energia elettrica assorbita, in accordo alla EN-50463 (e s.m.i.). I dati registrati verranno raccolti dal sistema di diagnostica e trasferiti a terra;
17. essere dotati di un sistema di allarme passeggeri e di un dispositivo di chiamata d'emergenza tra comparto passeggeri e cabina di guida, in accordo a quanto previsto dalla norma EN-16334 (e s.m.i.). La comunicazione citofonica dovrà essere di tipo Full Duplex;
18. essere dotati di fanali di segnalazione frontale, per entrambe le cabine, con tecnologia LED;
19. essere dotati di funzionalità parking:

- "normale" che garantisca, a banco disabilitato (per esempio al cambio banco in stazione), l'alimentazione di tutti i servizi ausiliari del convoglio;
 - "a basso consumo" (smart parking), che preveda lo spegnimento degli impianti di climatizzazione e di alcune ventilazioni, garantendo la sola alimentazione dei carichi minimi;
20. essere dotati di dispositivo GPS per la localizzazione del convoglio;
 21. essere muniti degli attrezzi di corredo e delle dotazioni di bordo previsti dalla disciplina applicabile;
 22. dovranno prevedere il trasporto di almeno tre biciclette, con la dotazione di prese elettriche per la ricarica delle bici elettriche.
 23. prevedere una *pellicolatura* esterna anti-graffiti resistente UV, con livrea il cui schema di coloritura sarà definito dalla Committente entro 60 giorni dalla sottoscrizione del Contratto Applicativo.

La *pellicolatura* dovrà interessare;

- le fiancate laterali, le superfici frontali e le pannellature dell'imperiale;
- i finestrini e i display esterni (pellicola trasparente),

La capacità di trasporto non dovrà essere inferiore a n° 200 passeggeri seduti e a n° 350 passeggeri totali per **UdT**.

Unicamente ai fini del calcolo della capacità dei veicoli relativamente al numero di posti in piedi, dovrà essere conteggiata la superficie di pavimento effettivamente calpestabile con l'adozione di una densità pari a 4 persone a metro quadrato, in classe unica, inclusi i sedili ribaltabili, che non dovranno superare il 10% del totale.

Sistema tecnologico di bordo (STB)

L'infrastruttura su cui i convogli dovranno circolare, del Gestore dell'Infrastruttura Ferrotramviaria, è attualmente attrezzata con il sistema di protezione della marcia del treno SCMT.

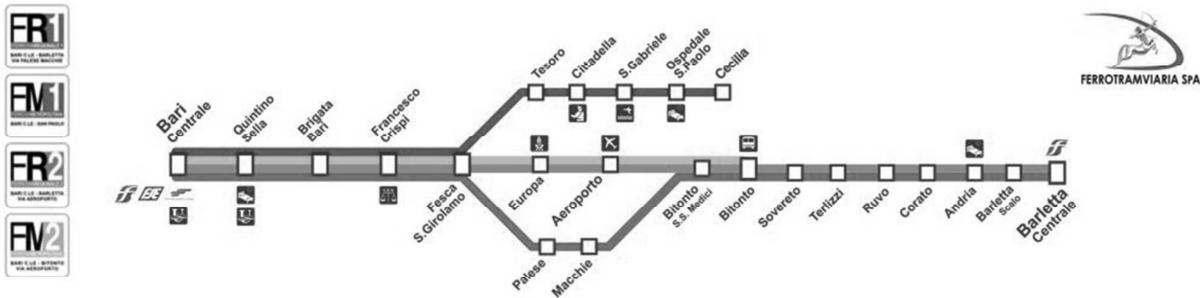
Tale sistema, riconosciuto come sistema di classe B dall'ERA (European Railway Agency) [rif. "List of CCS Class B systems", cod. ERA/TD/2011-11, version 3.0], è ammesso, come gli altri sistemi nazionali di classe B, in base alla STI CCS attualmente in vigore [RIF. Regolamento (UE) 2016/919].

Il sottosistema CCS di terra SCMT è stato sviluppato sulla base delle Specifiche dei Requisiti di Sistema SCMT definite dal Gestore dell'Infrastruttura Nazionale.

I convogli potranno essere predisposti per sistemi ERTMS-ETCS L1 e L2, con modulo STM-SCMT per la circolazione in Italia e dovranno garantire le opportune interfacce tra il STB ed il sottosistema di terra così come definite dalla STI CCS 2016/919.

5.4 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

Il servizio di trasporto offerto dalla Ferrotramviaria è rappresentato dal modello di servizio già esposto al paragrafo 5.2 e che qui si riporta nuovamente in figura per semplicità di lettura.



Le linee FR1 e FR2, rispettivamente rappresentate in colore blu e grigio, hanno carattere regionale servendo un'area vasta superiore a quella della sola area metropolitana di Bari. Al contrario, le linee FM1 e FM2, rispettivamente rappresentate in colore rosso e giallo, hanno una vocazione metropolitana essendo strutturate per servire l'area metropolitana di Bari e le sue più prossime estensioni fino al comune di Bitonto. Le località di Bari e Barletta rappresentano i nodi di scambio con le altre ferrovie regionali e nazionali. In particolare, la stazione di Bari C.le consente uno scambio con le linee: delle FSE (Comuni del Sud Est della Puglia); FAL (Comuni del Nord Ovest della Puglia e Basilicata); Ferrovie dello Stato Italiane (Intero territorio regionale e nazionale). La stazione di Barletta, invece, consente lo scambio con le linee delle Ferrovie dello Stato Italiane. Nell'arco di durata del nuovo Contratto di Servizio gran parte degli aumenti di capacità offerta verranno utilizzati per facilitare un programma di sviluppo comune agli altri operatori di trasporto presenti nelle località sopracitate consentendo, tra l'altro, una migliore accessibilità ferroviaria dell'Aeroporto di Bari dai diversi comuni della Puglia.

Il servizio, attualmente offerto, copre un arco temporale che parte alle 4:45 di mattina e termina alla mezzanotte dello stesso giorno. Ricordano che, ad oggi, le tratte ferroviarie Corato – Andria – Barletta sono interrotte all'esercizio per lavori di ristrutturazione, nelle giornate feriali la Ferrotramviaria opera 141 treni/giorno (per entrambe le direzioni). Durante i giorni festivi sono attivi i soli servizi a carattere metropolitano (FM1 e FM2), con una produzione di circa 44 coppie di treni al giorno equamente ripartiti tra le due linee metropolitane attive. Il servizio così descritto consente una frequenza di servizi in ogni località sia verso Nord che verso Sud inferiore all'ora ed in alcuni casi, durante le ore di punta, vicino ai trenta minuti.

In tale contesto nel Piano Economico-Finanziario si prevede un incremento dei servizi che, dagli attuali 1.9 milioni di Treni*km, possa aumentare gradualmente, in occasione dei diversi completamenti dei lavori infrastrutturali previsti, fino a regime ai 2.05 milioni di Treni*km ulteriormente incrementati da 0.13 milioni di treni*km aggiuntivi.

Lo scenario della produzione previsto a fine Piano è rappresentato nella seguente tabella.

ORARIO DI SERVIZIO DA ORE 4:30 A ORE 24:00 -
Orario estivo, ridotto, dal 18 Giugno al 30 Settembre

TABELLA A) SERVIZI SUSSIDIATI

Relazione	Lunghezza	Feriale Invernale (lun_ven)		Sabato Invernale		Feriale Estivo (lun_ven)		Sabato Estivo		Domenica		Festivo		treni*km/anno
		Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	
Bari-San Paolo delle Regioni	10,5	26	199	22	38	22	54	22	11	22	52	22	1	180.726
Bari - Barletta (via Aeroporto)	68,8	28	199	15	38	15	54	15	11	15	52	15	11	1.109.331
Bari - Barletta (via Palese)	69,9	10	199	10	38	10	54	10	11	10	52	10	11	510.350
Bari - Bitonto (via Aeroporto)	18,2	23	199	23	38	0	54	10	0	23	52	23	11	251.160
TOTALE		87		70		47		57		70		70		2.051.568

TABELLA B) SERVIZI AGGIUNTIVI

Relazione	Lunghezza	Feriale Invernale (lun_ven)		Sabato Invernale		Feriale Estivo (lun_ven)		Sabato Estivo		Domenica		Festivo		treni*km/anno
		Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	Coppie/g	gg/anno	
Andria Nord - Barletta C.le	14	16	199	15	38	15	54	15	11	0	52	0	11	132.412
TOTALE		16		15		15		15		0		0		132.412

5.5 SITUAZIONE PANDEMIA DA COVID-19 ED EFFETTI PREVISTI

D'intesa tra gli Uffici della Regione Puglia e la Ferrotramviaria S.p.A. e di fronte all'incertezza sulle effettive conseguenze dell'emergenza covid-19 e sul loro perdurare, gli effetti della pandemia sono stati incorporati in PEF e PRO come riduzioni delle entrate da biglietti, conseguenza della riduzione degli spostamenti in parte già sperimentata e in parte attesa. Ferrotramviaria sta inoltre facendo fronte ad incrementi dei costi operativi dovuti alle conseguenze dell'emergenza del covid-19, non ancora quantificabili e, al momento, non inclusi nel PEF.

In particolare, le conseguenze della pandemia sono state così rappresentate nel corso degli anni:

- anno 2020 e 2021: riduzione del 60% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso; gli anni 2020 e 2021 non sono parte della durata del contratto ma l'evoluzione della situazione condiziona le cifre che possono essere inserite nel PEF e nel PRO;
- anno 2022: riduzione del 60% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso;
- anno 2023: riduzione del 40% dei ricavi da traffico rispetto all'ammontare inizialmente atteso.

La situazione ipotizzata considera il mantenimento dei servizi ferroviari programmati e:

- la riduzione del numero dei viaggiatori per effetto dei provvedimenti che limitano o hanno limitato la mobilità delle persone;
- la riduzione del numero dei viaggiatori per effetto del lavoro da remoto (c.d. smart working) e della didattica a distanza in scuole superiori ed istituti universitari e a causa dei posti di lavoro persi per gli effetti economici della crisi sanitaria;
- la riduzione della capienza dei treni, e di conseguenza dei viaggiatori ammissibili sui servizi ferroviari, imposta dai provvedimenti per il distanziamento delle persone volti a limitare la diffusione del covid-19.

6. INVESTIMENTI IN MATERIALE ROTABILE E INFRASTRUTTURE

Il Contratto di Servizio con Ferrotramviaria SPA prevede importanti investimenti, non solo per il rinnovo del materiale rotabile, che consentiranno di offrire un servizio di trasporto tutto erogato da nuovi treni e con grande innovazione dal punto di vista tecnologico.

Il Piano degli investimenti a carico dell'IF, comprensivi del contributo della Regione Puglia, consente il rinnovo pressoché totale della flotta.

Nello specifico si prevede di investire circa 17,024 milioni – nel solo primo quinquennio - sulla base del dettaglio riportato nella seguente tabella:

Anno	Oggetto dell'Investimento	Importo
2022	Revamping Officina Di Bitonto, Scuola di formazione, Impianti fissi per rilevazione temperatura corporea, Separatori di flussi per distanziamento sociale	1.300.000
2022	Acquisto Locomotiva di Manovra	1.800.000
2023	Information Technology	2.500.000
2024	Acquisto di due elettrotreni in cofinanziamento Ferrotramviaria 40%/Regione Puglia 60%	5.712.000
2025	Acquisto di un elettrotreno in cofinanziamento Ferrotramviaria 40%/Regione Puglia 60%	2.856.000
2026	Acquisto di un elettrotreno in cofinanziamento Ferrotramviaria 40%/Regione Puglia 60%	2.856.000
	Totale	17.024.000

L'immissione di nuovo materiale porterà un significativo miglioramento economico e il mantenimento/miglioramento del livello qualitativo raggiunto. In particolare, dal punto di vista qualitativo, i più significativi miglioramenti attesi sono:

- a) Adeguamento dei nuovi rotabili alla normativa europea (STI LOC&PAS)
- b) maggiore comfort legato ai nuovi sistemi di climatizzazione;
- c) 100% dei treni accessibili alle persone a ridotta mobilità;
- d) 100% dei treni idonei al trasporto delle bici al seguito;
- e) incremento della sicurezza a bordo, attraverso una maggiore diffusione delle telecamere di videosorveglianza interna live;
- f) dotazione di prese elettriche, anche USB e predisposizione al *wi-fi*;
- g) dotazione di video in ogni carrozza, per informazioni e comunicazioni alla clientela.

Inoltre, i nuovi treni saranno dotati di tecnologia *peoplecounter* che consentirà una più puntuale identificazione dei flussi e conseguentemente di effettuare una migliore pianificazione del servizio.

L'arrivo dei nuovi treni permetterà, quindi, di consolidare e confermare gli standard di qualità sui principali indicatori di performance, quali puntualità, regolarità, composizione.

Dal punto di vista economico, il maggior comfort di viaggio consente di stimare un incremento dei viaggiatori, per cui nel PEF è stata prevista una tendenza di crescita dei viaggiatori*km con un impatto positivo sui ricavi da mercato.

Dal punto di vista dei costi, l'entrata in esercizio dei nuovi treni consente di stimare per i processi di Manutenzione: una riduzione degli interventi effettuati internamente nel primo periodo contrattuale grazie alla garanzia sul nuovo materiale rotabile.

7. 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'intenzione a adottare 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 (CER), 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 consenta l'esame delle performance e l'individuazione di eventuali opportune azioni correttive, nonché, laddove possibile, di azioni preventive.

8. 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.

Inoltre, il Contratto di servizio (Allegato CMQ) contiene a fronte delle violazioni degli obblighi afferenti alle condizioni minime di qualità ivi individuati, nonché in caso di mancato rispetto del cronoprogramma degli investimenti, specifiche penali e forme di mitigazione. Quanto sopra in perfetta coerenza con le previsioni di cui alla delibera ART 120/2018.

9 MOTIVAZIONE DELLA DURATA PRESCELTA PER IL CONTRATTO DI SERVIZIO PER EFFETTO DEGLI INVESTIMENTI PREVISTI

9.1 RIFERIMENTO NORMATIVO

Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 art. 4.4 specifica quanto segue:

“Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultra periferiche può essere prorogata al massimo del 50 %.

Se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, un contratto di servizio pubblico può essere concluso per una durata superiore. Per garantire la trasparenza in questo caso, l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula del contratto, il contratto di servizio pubblico e gli elementi che ne giustificano la durata superiore.”

9.2 DURATA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO ED INVESTIMENTI PREVISTI

Le previsioni di investimento relative al materiale rotabile sono state determinate in ragione della necessità di completare il rinnovo del parco già in atto, addivenendo ad una sua completa omogeneità in modo da assicurare regolarità ed affidabilità dell'esercizio programmato, in coerenza con le necessità della manutenzione ciclica.

La temporizzazione degli investimenti, e la loro ripartizione tra Regione Puglia ed impresa ferroviaria, sono state calibrate in relazione alle necessità di equilibrio economico-finanziario dell'affidamento. Da questo punto di vista, la significatività degli investimenti previsti in rapporto alla fornitura dei servizi è attestata dal risultato cumulato del PEF, il quale risulta leggermente positivo per la durata prevista di affidamento (10+2 anni), e viceversa negativo per una durata limitata a 10 anni.

Allegato: dichiarazione, dell'IF, circa la pertinenza dei costi esposti rispetto al Contratto di Servizio di che trattasi;