



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale - 8^a legislatura



ALLEGATO _A_ Dgr n.

del

pag. 1/66

**CONTRATTO PER I SERVIZI FERROVIARI DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE PER
IL PERIODO 01.01.2009 – 31.12.2014**

L'anno ____ il giorno ____ del mese di ____ in Venezia con la presente scrittura privata, da registrarsi solo in caso d'uso

tra

la REGIONE DEL VENETO, di seguito denominata per brevità Regione, in qualità di titolare delle funzioni amministrative ai sensi della L.R. 25/98 relative al servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Venezia, Palazzo Balbi Dorsoduro 3901, codice fiscale n. 80007580279 – partita IVA n. 02392630279, nella persona dell'ing. Bruno Carli, nato a Venezia il 10 agosto 1955, nella sua qualità di Dirigente Regionale della Direzione Mobilità, domiciliato per la carica presso la sede della Regione, in forza della deliberazione della Giunta Regionale n. 4101 del 22 dicembre 2004

e

Trenitalia s.p.a., di seguito denominata per brevità Trenitalia, con sede in Roma- via Como, 1- codice fiscale e partita IVA n. 05403151003, rappresentata dall'Ing. Giancarlo Laguzzi, nato a Novi Ligure (AL) il 17 luglio 1953, nella sua qualità di Responsabile della Divisione Passeggeri Regionale, in virtù della facoltà conferitagli dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 04 ottobre 2007

Premesso:

1. che F.S. S.p.A. è stata concessionaria dello Stato per l'esercizio di servizi ferroviari in base all'Atto di Concessione rilasciato dal Ministero dei Trasporti con D.M. 225T del 26 novembre 1993 e successive modificazioni ed integrazioni
2. che FS S.p.A., giusta contratto 30.05.2000, ha affittato alla società ITF ora denominata TRENITALIA S.p.A., con decreto di omologazione del Tribunale di Roma n. 9170 in data 20.06.2000, il ramo di azienda relativo al trasporto ferroviario
3. che TRENITALIA S.p.A. ha acquistato ex art. 2556 cod. civ. il ramo d'azienda relativo



all'attività di trasporto dalla Soc. Ferrovie dello stato S.p.A. con contratto del 28 novembre 2000 a rogito notaio Paolo Castellini di Roma Rep. n. 61058

4. che il contesto normativo di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale è stato definito in particolare dai seguenti provvedimenti legislativi:
 - Direttiva 91/440/CEE “relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”.
 - Regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969.
 - Legge 15 marzo 1997, n. 59 e successive modificazioni.
 - Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, in applicazione dell’art. 4, comma 4 della L. 59/97 e Decreto Legislativo 20 settembre 1999, n. 400.
 - Legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25 “Disciplina ed Organizzazione de Trasporto Pubblico Locale” e successive modificazioni e integrazioni.
5. che lo Stato e le Regioni hanno approvato, in Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato e le Regioni, in data 18 giugno 1999, l’Accordo Quadro collegato al subentro delle Regioni nel contratto con F.S. S.p.A. propedeutico alla stipula dei singoli accordi di programma ai sensi dell’art. 9 e dell’art. 12 del decreto legislativo n. 422 del 1997;
6. che è stato sottoscritto in data 27.01.2000 l’Accordo di Programma tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione e Regione;
7. che è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 303 in data 30.12.2000 il D.P.C.M. relativo, firmato, su delega, in data 16.11.2000 dal Ministro per la Funzione Pubblica;
8. che sulla base del D.P.C.M. succitato tra la Regione e TRENITALIA sono stati stipulati i due contratti di servizio relativi rispettivamente agli anni 2001 e 2002-2003;
9. che sulla base del Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n° 422 che prevede, tra l'altro, la possibilità per le Regioni di integrare con contratti regionali (senza ulteriori oneri per lo Stato) i servizi espletati da TRENITALIA, sono stati stipulati contratti integrativi per gli anni dal 1998 al 2004;
10. che con decreto del Ministero dell’Economia e delle Finanze del 1° agosto 2001 è stato



individuato l'importo destinato al finanziamento dei maggiori servizi relativi all'attivazione della linea Treviso_Portogruaro;

11. che sono stati sottoscritti gli Atti aggiuntivi al Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionale per gli anni 2001-2002-2003 per l'esercizio ferroviario sulla linea Treviso_Portogruaro;
12. che con riferimento al D.P.C.M. del 16.11.2000, al decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 1° agosto 2001 e alla possibilità di integrare i contratti regionali con servizi a totale carico della Regione, è stato sottoscritto per l'anno 2004 un contratto complessivo per l'esercizio del trasporto ferroviario di interesse regionale e locale;
13. che la Giunta regionale con provvedimento n° 3737 del 5 dicembre 2003 ha individuato due lotti di servizi ferroviari di interesse regionale e, conseguentemente, con procedura ad evidenza pubblica ha affidato con provvedimento di Giunta regionale n° 4101 del 22.12.2004 i servizi di trasporto ferroviario relativi al secondo lotto al Raggruppamento Temporaneo di Imprese Trenitalia S.p.A – Sistemi Territoriali S.p.A.;
14. che i contratti regionali per lotti sottoscritti negli anni sono:
 - lotto : 1.1.2005-10.12.2005; 11.12.2005-9.12.2006; 10.12.2006-8.12.2007
 - lotto 2 dal 11.12.2005 al 10.12.2011;
15. che l'ulteriore contesto normativo di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale è altresì definito dai seguenti provvedimenti legislativi:
 - Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188 "Attuazione delle direttive 2001/12 CE, 2001/13 CE, 2001/14 CE".
 - Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 23.04.2009, registrato presso la Corte dei Conti in data 19.05.2009 in attuazione delle Leggi 28 gennaio 2009, n. 2 e 9 aprile 2009 n. 33.
16. che il Contratto di Servizio, nel rispetto delle previsioni di legge, formalizza i reciproci impegni e obblighi tra Regione e Trenitalia, quale soggetto dotato di personalità giuridica e autonomia gestionale ed economica;



17. che ai fini del miglioramento continuo della qualità del servizio Trenitalia si impegna ad attuare un sistema di gestione della qualità secondo i principi definiti dalla norma UNI EN 13816 (Trasporto pubblico di passeggeri-Definizione, obiettivi e misurazione della qualità del servizio) definendo coerentemente i valori obiettivo dei parametri da indicare nella Carta dei Servizi, quando non contrattualmente già prefissati;
18. che le Parti riconoscono che la necessaria attività di pianificazione e adeguamento continuo dei servizi di trasporto pubblico ai mutamenti della domanda di mobilità richiede adeguati strumenti e tecniche per:
- la valutazione di costi e ricavi del servizio;
 - la rilevazione dei carichi sui treni;
 - il monitoraggio della qualità del servizio erogato e la definizione di specifici parametri;
 - la rilevazione della soddisfazione dei clienti-utenti.

Le Parti riconoscono altresì la necessità di adeguare costantemente la qualità dei servizi e di perseguire obiettivi di efficacia e di efficienza del servizio riconducibili ai seguenti punti:

- trasferimento di quote crescenti di mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico;
 - valorizzazione del ruolo della rete dei servizi ferroviari;
 - strutturazione della rete e dei servizi di trasporto pubblico in base al concetto dell'intermodalità;
 - incremento del livello qualitativo dei servizi, ottenibile anche tramite investimenti in nuove tecnologie;
 - incremento qualitativo e quantitativo dell'informazione sui servizi resi all'utenza;
 - sviluppo del canale di vendita dei titoli di viaggio su internet;
 - razionalizzazione dei servizi ferroviari oggetto del presente Contratto, svolti mediante autocorse, con lo scopo di eliminare le sovrapposizioni con servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistico ove possibile.
19. che in data 18 settembre 2009 è stato sottoscritto il Protocollo di Intesa tra la Regione del Veneto e Ferrovie dello Stato S.p.A., avente come obiettivo quello di fornire la tempistica e le



indicazioni relativamente ad una pluralità di oggetti nel settore ferroviario regionale;

20. che con provvedimento di Giunta Regionale n. 3850 del 15/12/2009, è stato approvato il documento denominato "Linee Guida per il Contratto di Servizio a Catalogo Lotto 1 e confluenza dal 1 gennaio 2012 del lotto2", che definisce i punti cardine del contratto di servizio dal punto di vista sia economico, sia quantitativo e qualitativo del servizio, allo scopo anche di consentire alla Regione di accedere alle risorse finanziarie aggiuntive per l'esercizio del trasporto ferroviario regionale messe a disposizione dello Stato con le Leggi 28 gennaio 2009, n.2 e 9 aprile 2009 n. 33.

Tutto ciò premesso, che costituisce parte integrante del presente contratto,

SI STIPULA E CONVIENE QUANTO SEGUE

Art. 1 - (Premesse)

1. Le premesse costituiscono parte integrante del presente Contratto di servizio, di seguito nominato per brevità "Contratto", che è composto da 25 articoli e da 12 allegati.

Art. 2 - (Oggetto)

1. Il presente Contratto disciplina i rapporti tra la Regione e Trenitalia in merito all'affidamento e alla fornitura del servizio di trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale. La Regione affida a Trenitalia, che accetta, lo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale descritti negli Allegati del presente Contratto.

Art. 3 - (Durata)

1. Ai sensi del disposto dell'art. 7 comma 3-ter della legge 9 aprile 2009 n. 33, il contratto di servizio relativo al Lotto 1 avrà durata di anni 6 (sei) dal 1 gennaio 2009 e potrà essere rinnovato per ulteriori anni 6 (sei) a decorrere dal 1 gennaio 2015.
2. A far data dal 1° gennaio 2015 Trenitalia s'impegna – su formale richiesta della Regione, da presentarsi almeno 12 mesi prima rispetto alla scadenza contrattuale – a continuare a svolgere alle stesse condizioni contrattuali i servizi oggetto del presente Contratto, al fine di garantire la continuità del servizio pubblico nelle more del rinnovo del Contratto stesso o del completamento delle procedure per l'assegnazione del servizio, non oltre i 12 mesi successivi



al termine di durata del Contratto.

Art. 4 - (Prestazioni, corrispettivo e pagamenti)

1. Nel primo anno di vigenza del contratto il servizio è svolto secondo l'offerta commerciale riportata nell'Allegato 1 fornito su CD rom non riscrivibile firmato con pennarello indelebile da entrambe le parti contraenti, nel rispetto degli standard qualitativi dei servizi definiti in Allegato 2. Per gli anni successivi si rinvia alle disposizioni di cui all'art. 5.

Trenitalia, direttamente o avvalendosi di soggetti terzi, si impegna a programmare e coordinare tutte le attività connesse alla fornitura dei servizi ed in particolare cura e garantisce la manutenzione straordinaria e ordinaria del materiale rotabile, la pulizia, l'efficienza operativa e le condizioni di sicurezza osservando tutte le disposizioni di legge e di regolamento applicabili in materia.

2. Trenitalia si impegna ad assicurare, per quanto possibile, le attività di manutenzione dei locomotori e del materiale rotabile in generale presso gli impianti di manutenzione siti nella Regione.
3. A fronte dell'erogazione del servizio, nel rispetto degli standard minimi di qualità del servizio definiti nell'Allegato 2 (così come definito in Allegato 1.2), la Regione riconosce a Trenitalia un corrispettivo annuo, sulla base del Catalogo dei servizi di Trenitalia, pari a 43.186.860,50 € (diconsi ... – prezzo lordo 54.097.968,50 € meno introiti 10.911.108,00 €) di cui:

- 23.059.819,50 € trasferimenti storici e risorse regionali per i servizi integrativi;
- 20.127.041,00 € risorse di cui al Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 23.04.2009, registrato presso la Corte dei Conti in data 19.05.2009 in attuazione delle Leggi 28 gennaio 2009, n. 2 e 9 aprile 2009 n. 33.

Il Lotto 1 trova totale compensazione con le risorse effettivamente trasferite alla Regione del Veneto.

Il prezzo lordo suddetto comprende la valorizzazione delle fermate di Mestre Ospedale e San



Trovaso per tutti i treni oggetto del presente Contratto, stimata ognuna in 3 minuti aggiuntivi di percorrenza. In relazione all'effettiva assegnazione delle fermate di cui sopra ai treni in oggetto, il prezzo lordo annuo verrà aggiornato in funzione del maggiore o minore tempo di percorrenza realizzato rispetto al valore medio stimato per singola fermata e/o al numero di treni e relativa periodicità cui tali fermate sono state attribuite. Conseguentemente, in relazione alla IV rata, il corrispettivo verrà calcolato considerando il conguaglio corrispondente, che confluisce nel Lotto 2.

4. Il prezzo, il corrispettivo e gli introiti da tariffa di cui al precedente punto, al netto quindi di quanto specificato nello stesso, verranno, a partire dal 1.1.2010, annualmente aggiornati secondo il tasso di inflazione programmato dal DPEF.
5. Il prezzo complessivo di ogni singolo servizio, a parità di servizio e fermate, è valutato sulla base dei tempi di percorrenza al netto degli allungamenti conseguenti il cambio orario 2008/09 e non varia nel caso di eventuali aumenti degli stessi, ad eccezione:
 - degli aggiornamenti di cui al precedente punto 4;
 - delle eventuali variazioni dell'offerta commerciale per richiesta della Regione che determinano una diversa organizzazione del servizio oggetto del presente contratto.
6. Detto corrispettivo deve intendersi comprensivo:
 - del costo del pedaggio, la cui determinazione e modalità di pagamento verranno determinate sulla base degli accordi tra Regione e Gestore dell'Infrastruttura;
 - delle agevolazioni di cui di cui alla l.r. 25/1998 in vigore al 31 dicembre 2008;
 - dei servizi automobilistici ricompresi in Allegato 1.1.ed è dettagliato nelle componenti costo del pedaggio, prezzo servizio treno, prezzo servizi accessori, come negli Allegati da 1.3 a 1.5.
7. Qualora Trenitalia dovesse utilizzare materiale rotabile direttamente finanziato o cofinanziato dalla Regione, il prezzo del servizio verrà decurtato per un ammontare pari alla quota di ammortamento, ovvero ad una quota di ammortamento in funzione della percentuale



cofinanziata, relativa alla parte di produzione effettuata con i suddetti treni.

8. Il corrispettivo annuo totale viene erogato dalla Regione a Trenitalia, in rate trimestrali posticipate, entro 60 giorni dalla presentazione di fatture che dovranno essere corredate dall'attestazione, rilasciata dal legale rappresentante di Trenitalia o suo delegato, relativa al servizio effettivamente erogato nel periodo di competenza e all'avvenuto adempimento degli obblighi previdenziali e assistenziali per il personale dipendente, secondo il modello Allegato 8.

Con il pagamento della rata trimestrale verranno operati gli eventuali conguagli attivi o passivi del corrispettivo spettante, in relazione alle disposizioni di cui agli artt. 5 e 6.

9. Per ritardato pagamento, sugli importi dovuti maturano gli interessi di mora pari al saggio legale ratio temporis vigenti a decorrere dal 61° giorno successivo la data di ricevimento della documentazione completa di cui al precedente punto 8.
10. Qualora eventuali ritardi nel pagamento delle fatture di Trenitalia fossero dovuti alla insufficienza dei fondi a copertura dei servizi ovvero, anche in mancanza di detti ritardi, sussistessero giustificate ragioni per ritenere che la Regione non sia in grado di disporre di copertura finanziaria per i servizi ancora da espletare sulla base del presente contratto, su atto di interpello di Trenitalia, la Regione dovrà formalizzare entro 180 giorni l'impegno ad onorare gli obblighi contrattuali assunti specificando le idonee fonti di finanziamento in base alle quali assicurerà la copertura.
11. Qualora la Regione non proceda a formalizzare l'impegno di cui al comma precedente entro i termini fissati, Trenitalia procederà, anche in corso d'orario e previa opportuna informativa alla Regione, alla riprogrammazione quantitativa e/o qualitativa dei servizi. Tale riprogrammazione, finalizzata a mantenere l'originario equilibrio economico finanziario del contratto, potrà prevedere la sostituzione di servizi ferroviari con quelli automobilistici e/o la soppressione/rimodulazione di un quantitativo di servizi tale da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata o che non potrà essere erogata a Trenitalia. In ogni caso resta ferma la facoltà di Trenitalia, valutata la gravità dell'inadempimento, di procedere alla

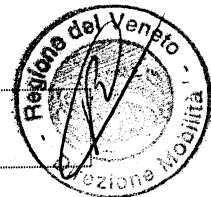


risoluzione del Contratto.

12. La Giunta Regionale, tenuto conto delle risultanze delle attività del Comitato tecnico per la gestione del contratto di cui all'art. 17, definisce l'importo delle eventuali sanzioni da irrogarsi. Su richiesta di Trenitalia, gli uffici tecnici della Regione daranno evidenza del dettaglio delle penali irrogate secondo lo schema previsto in Allegato 12.
13. Trenitalia, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi in generale, può avvalersi di altre aziende od operatori, nel rispetto della normativa vigente, ferma restando la propria responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali verso la Regione.
14. La mancata trasmissione, anche parziale, dei dati previsti dal presente contratto, entro i termini fissati, determina sia la sospensione del pagamento delle rate di corrispettivo a partire dal manifestarsi dell'inadempienza, sia l'applicazione della relativa sanzione di cui all'art. 13 comma 2.C.c.
15. I corrispettivi previsti dal presente contratto saranno oggetto di ricontrattazione fra le Parti qualora:
 - vengano introdotte unilateralmente nuove agevolazioni o gratuità tariffarie rispetto a quelle di cui alla l.r. 25/1998 in vigore al 31 dicembre 2008;
 - la Regione non provveda all'adeguamento con cadenza annuale delle tariffe dei servizi al tasso di inflazione programmato fissato dal Governo nel DPEF;
 - la Regione emetta un provvedimento normativo che vari in diminuzione l'importo delle sanzioni da applicare alla clientela per la fattispecie della mancanza di valido titolo di viaggio ovvero che introduca una nuova disciplina che renda comunque più oneroso o difficoltoso il controllo ed il contrasto dei fenomeni dell'evasione e dell'elusione tariffaria.Ove le Parti non dovessero trovare un accordo sulla revisione del corrispettivo entro 180 giorni dall'apertura delle trattative, la vertenza sarà regolamentata secondo quanto previsto all'art 19 del presente contratto, ivi compresa la facoltà di risolvere il presente contratto.

Art. 5 - (Flessibilità dell'offerta commerciale)

1. L'offerta commerciale può subire modifiche e/o integrazioni.



2. Le modifiche e/o le integrazioni che si rendessero necessarie o opportune in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria possono essere richieste sia dalla Regione che da Trenitalia Previa verifica tecnica economica sulla base dei prezzi a catalogo aggiornati annualmente secondo il tasso di inflazione programmato dal DPEF.
3. Non rientrano nella fattispecie di cui al presente articolo, le variazioni connesse alle periodicità di circolazione derivanti dal calendario annuale (giorni festivi, prefestivi e feriali).
4. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura o in conseguenza di modifiche strutturali dell'infrastruttura ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, Trenitalia può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione, alla Regione e alla clientela, almeno 4 giorni prima della variazione dell'offerta. In tali casi:
 - qualora le modifiche apportate comportino una riduzione delle percorrenze programmate, si procederà ad una riduzione del corrispettivo dovuto dalla Regione, proporzionale alla minor percorrenza e sulla base del corrispettivo medio giornaliero del treno, come indicato in Allegato 1.3;
 - qualora Trenitalia assicuri servizi sostitutivi su gomma, verrà riconosciuto il costo del servizio su gomma adeguatamente documentato.
5. Qualora Trenitalia apporti modifiche in diminuzione dell'offerta commerciale senza l'assenso della Regione, e tali modifiche non rientrino tra le fattispecie di cui al precedente punto 4 del presente articolo, viene applicata la riduzione del corrispettivo giornaliero del treno, come indicato in Allegato 1.3 da erogare a Trenitalia sulla base del catalogo.
6. Qualora le modifiche di cui ai punti precedenti avvengano senza l'adeguata e preventiva informazione da parte di Trenitalia, si procede all'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 13 comma 3.C.c del presente contratto.
7. Trenitalia dovrà garantire una adeguata informazione alla clientela almeno 30 giorni prima dell'entrata in vigore della nuova offerta commerciale annuale ovvero entro 4 gg. lavorativi dal rilascio dell'orario definitivo da parte del Gestore dell'Infrastruttura e comunque prima



dell'entrata in vigore dello stesso. Al verificarsi di variazioni degli orari e/o dei percorsi dei servizi nel corso della programmazione annuale, Trenitalia si impegna a garantire un'informazione alla clientela antecedentemente l'entrata in vigore del nuovo orario e del nuovo servizio. Qualora Trenitalia non dovesse garantire l'adeguata informazione come precisato al presente punto si procede all'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 13 comma 3.C.b del presente contratto.

Art. 6 - (Interruzione del servizio e servizi non resi)

1. L'esecuzione del servizio non può essere interrotta né sospesa da Trenitalia, salvo nei casi di forza maggiore (eventi fortuiti o accidentali quali ad esempio: guasti o interruzioni derivanti da avverse condizioni atmosferiche; danni di terzi all'infrastruttura ferroviaria) e di calamità naturali (terremoti, frane, alluvioni), non prevedibili e non imputabili a Trenitalia.
In tali casi Trenitalia 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 che la Regione. Queste riduzioni temporanee del servizio non comportano la revisione del corrispettivo dovuto.
2. Nei casi disposti dall'Autorità giudiziaria o per motivi di ordine pubblico e sicurezza pubblica, le riduzioni temporanee del servizio da parte di Trenitalia non comportano variazioni del corrispettivo, a condizione che Trenitalia stessa assicuri nel più breve tempo possibile il ripristino del servizio e informi tempestivamente e adeguatamente la Regione e la clientela.
3. La soppressione dei treni a causa del gestore del servizio (guasti tecnici ai rotabili ovvero gestione del personale) o a causa del Gestore dell'Infrastruttura (guasti tecnici agli impianti e all'infrastruttura), comporta una riduzione del corrispettivo trimestralmente erogato come di seguito specificato.

Si calcola e valorizza la produzione non resa proporzionalmente alla percorrenza non effettuata e sulla base del corrispettivo medio giornaliero del treno, distinto in quota pedaggio e servizio di trasporto, come indicato in Allegato 1.3.



A tale ultimo valore si applicano i seguenti riconoscimenti, a seconda del servizio prestato in alternativa:

- a) nel caso che la causa della soppressione sia da imputare al gestore del servizio (guasti tecnici ai rotabili ovvero gestione del personale) viene riconosciuto, nel limite massimo del corrispettivo del servizio non reso:
 - il costo del pedaggio relativo ai servizi non resi;
 - il costo del servizio sostitutivo su gomma effettuato, qualora il servizio sostitutivo si effettui entro 1 ora.
- b) nel caso che la causa della soppressione sia da imputare al Gestore dell'Infrastruttura (guasti tecnici agli impianti e all'infrastruttura) viene riconosciuto, nel limite massimo del corrispettivo del servizio non reso:
 - il corrispettivo del servizio non reso decurtato del relativo costo del pedaggio;
 - il costo del servizio sostitutivo su gomma effettuato, qualora il servizio sostitutivo si effettui entro 1 ora.
4. In caso di mancata esecuzione del servizio da parte di Trenitalia per cause diverse da quelle previste nei precedenti punti la Regione, ferma restando la facoltà di risolvere il Contratto, attua le procedure necessarie per garantire l'erogazione del servizio, con rivalsa su Trenitalia delle spese sostenute adeguatamente documentate. Per lo svolgimento del servizio la Regione può avvalersi di altre imprese.
5. In caso di sciopero Trenitalia garantisce le prestazioni indispensabili, stabilite con accordo, siglato tra Trenitalia e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e successive modificazioni ed integrazioni. Trenitalia garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla Regione e alla clientela.
6. La diminuzione del servizio in caso di sciopero o come conseguenza dello sciopero:
 - del personale Trenitalia e/o F.S. comporta, per i servizi non effettuati, il riconoscimento del solo costo del pedaggio; si fa eccezione per gli scioperi dettati dalle segreterie



regionali delle sigle nazionali riconosciute tra quelle firmatarie del CCNL al momento dello sciopero, per i quali il corrispettivo calcolato come previsto al precedente comma 3 viene decurtato solo dell'importo corrispondente alle detrazioni delle retribuzioni comprensive di ogni loro componente;

- del personale del Gestore dell'Infrastruttura comporta, per i servizi non effettuati, il riconoscimento del corrispettivo calcolato come previsto al precedente comma 3 decurtando il costo del pedaggio.

Art. 7 - (Individuazione dei dati gestionali e della qualità del servizio)

1. Trenitalia si obbliga a fornire alla Regione i dati e le informazioni sia su supporto cartaceo, sia su supporto informatico (Word, Excel), modificabile per le eventuali valutazioni da parte della Regione, di cui al seguente elenco:

- l'elenco dei servizi richiesti dalla Regione con la valutazione a catalogo di ogni componente di prezzo (infrastruttura, trasporto, accessori), corredato dalle valutazioni a catalogo dei servizi necessari da Trenitalia per fornire il servizio regionale richiesto;
- certificazione annuale dei ricavi e dei costi dell'anno 2008 e dall'anno 2009, ciò per la necessaria e dettagliata conoscenza dei dati economici così come richiesto per ottemperare alle prescrizioni del Regolamento europeo 1370/2007 in materia di compensazioni e sussidi incrociati, secondo il format previsto in Allegato 1.6.
- due volte l'anno (estate/inverno) i dati di frequentazione di tutti i treni oggetto del presente contratto. Nel dettaglio, passeggeri saliti/discesi e viaggiatori*chilometro entrambi sia a livello complessivo, sia per singolo treno, sia accorpandoli per relazione;
- percentuale evasione tariffaria e gratuità, distinte per quote F.S. e regionale;
- percorrenze chilometriche e orarie trimestrali e annue di servizio programmato ed esercizio come da Allegato 8;
- tabelle esplicative e programma di esercizio rispetto all'anno precedente;
- entro 30 giorni dalla fine di ciascun trimestre, i dati mensili relativi agli standard minimi di puntualità utilizzando le tabelle di cui all'Allegato 9;



- entro 30 giorni dalla scadenza di ciascun trimestre, utilizzando il modello di cui all'Allegato 3, l'elenco mensile dei treni soppressi suddivisi per: giorno, tipologia di soppressione, relazioni interessate, quantitativo di treni*km non effettuati, ore di servizio non effettuate e valorizzazione a catalogo. Detto elenco deve ricomprendere altresì le informazioni relative agli eventuali servizi sostitutivi su gomma di cui all'art. 6.;
 - i dati di cui alle segnalazioni dei treni con criticità relative al sovraffollamento per tratte consecutive superiori a 20 minuti.
 - con cadenza trimestrale i dati della rete di vendita diretta ed indiretta della DR Veneto relativamente al numero di titoli di viaggio venduti e degli importi tariffe 39 e 40 (abbonamenti e corsa semplice);
 - entro il primo trimestre dell'anno successivo, i risultati delle indagini relative all'applicazione del sistema di rilevazione della qualità percepita dalla clientela.
2. Trenitalia si impegna a rilevare e calcolare i dati di cui al precedente punto 1, distintamente per i treni regionali e per i treni ex interregionali, ove tale suddivisione sia applicabile.
 3. Trenitalia si impegna altresì a fornire alla Regione i dati relativi all'Allegato 1.1, all'Allegato 7 (ad ogni cambio di orario) e agli Allegati 1.3, 1.4, 1.5, 6 (a seguito di eventuali variazioni).

Art. 8 - (Carta dei Servizi)

1. Le parti concordano nell'assumere nella "Carta dei Servizi" di cui all'Allegato 4, il documento con il quale Trenitalia si impegna, nei confronti della clientela, per gli aspetti quantitativi e qualitativi del servizio che la stessa intende erogare nel periodo di vigenza del presente Contratto, con le modalità di cui all'art. 2 comma 461, della L. 24 dicembre 2007, n. 244 e in linea con quanto stabilito dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994 "Principi sull'erogazione dei servizi pubblici" e dalle Direttive regionali in vigore alla data della stipula del presente Contratto.
2. La Carta viene annualmente aggiornata da Trenitalia, anche in relazione agli eventuali mutamenti della domanda di trasporto, alle indagini di mercato, alle richieste delle associazioni dei consumatori, nel rispetto degli standard minimi di qualità e delle clausole



contrattuali.

3. La mancata trasmissione alla Regione della Carta dei servizi di cui al punto 2, entro il 31 dicembre dell'anno precedente determina l'applicazione della sanzione di cui all'art. 13 comma 2.C.c.

Art. 9 - (Politica tariffaria)

1. Trenitalia adotta le tariffe in vigore alla data dell'avvio del servizio.
2. A far data dal 01.01.2010 la Regione procederà all'aggiornamento annuo delle tariffe al tasso di inflazione programmato per l'anno in corso, previa preventiva comunicazione della struttura del piano di aumento da parte di Trenitalia, oltre ad eventuali ulteriori adeguamenti disposti dalla Regione stessa (ad esempio per integrazioni tariffarie).
3. L'adeguamento tariffario potrà essere applicato una volta all'anno.
4. L'adeguamento tariffario avverrà entro il mese di settembre dello stesso anno.
5. Trenitalia deve presentare alla Regione, entro il 30 settembre di ogni anno, il programma di controllo dell'evasione tariffaria, attuarlo e darne comunicazione delle risultanze alla Regione entro il primo trimestre dell'anno successivo a quello di competenza.

Art. 10 - (Qualità dei servizi)

1. Trenitalia si impegna a migliorare il livello qualitativo dei servizi offerti ricercando la massima soddisfazione delle esigenze espresse dai clienti con attenzione, altresì, ai bisogni e alle necessità connesse all'abbattimento delle barriere architettoniche sia a terra che a bordo e al trasporto di portatori di handicap, curando, nel contempo, la standardizzazione della composizione dei treni per quanto attiene l'ubicazione delle vetture idonee al trasporto dei disabili e delle persone a limitata mobilità.
2. Gli standard di qualità per i servizi offerti alla clientela sono relativi ai seguenti punti:
 - puntualità: valutata entro i 5 e 15 minuti come di seguito specificato:
Standard di puntualità:
 - a) almeno il 93,00% su base annua del complesso dei treni regionali con ritardo inferiore o uguale a 5 minuti;



- b) almeno il 91,50% su base mensile dei treni regionali eserciti nelle fasce orarie di ora di punta (hdp 6-9 e 17-19), con ritardo inferiore o uguale a 5 minuti;
- c) almeno 98,50% su base annua del complesso dei treni regionali con ritardo inferiore o uguale a 15 minuti;
- d) almeno 98,00% su base mensile dei treni regionali eserciti nelle fasce orarie di ora di punta (hdp 6-9 e 17-19) con ritardo inferiore o uguale a 15 minuti;
 - la fascia oraria dalle 6,00 alle 9,00, viene riferita ai treni in arrivo,
 - la fascia oraria dalle 17,00 alle 19,00, viene riferita ai treni in partenza.

All'atto della confluenza dei servizi del Lotto 2 di cui all'art. 15, che contemplano l'esercizio dei servizi interregionali, nel contratto in essere, gli standard di questi servizi saranno:

- e) almeno 95,50% su base annua del complesso dei suddetti treni con ritardo inferiore o uguale a 15 minuti;
- f) almeno 94,50% su base mensile dei suddetti treni, nelle fasce orarie di ora di punta (hdp 6-9 e 17-19), con ritardo inferiore o uguale a 15 minuti.
 - pulizia ed efficienza del materiale rotabile: deve essere possibile verificare tali aspetti anche con controlli effettuati direttamente dalla Regione o soggetti terzi da questa incaricati; l'efficienza deve considerare, distintamente la pulizia, l'effettivo funzionamento di porte, impianti di riscaldamento/condizionamento, diffusione visiva e/o acustica dell'informazione ecc.;
 - composizione ed affollamento: la Regione, nei limiti di spesa dell'art. 4, nella scelta della composizione programmata garantisce il posto a sedere come di seguito riportato:
 - la quantità dei posti offerti deve risultare non inferiore al più alto valore, aumentato del 10%, desunto dalla colonna "presenti" dei giorni lavorativi dei dati di frequentazione media, effettuata due volte all'anno (inverno/estate), compatibilmente con i turni del materiale;
 - nei casi in cui, in sede di programmazione condivisa, ciò non fosse possibile, e nel rispetto della capacità di trasporto massimo per cui è omologato il materiale rotabile,



la composizione dei treni dovrà prevedere un tempo massimo del percorso in piedi della clientela, che non dovrà superare i 20 minuti.

- in caso di guasti e/o anomalie del materiale rotabile/infrastruttura Trenitalia potrà variare la composizione. Qualora tale variazione comporti l'utilizzo di materiale rotabile di tipologia inferiore da quello acquistato dalla Regione, verrà detratta la differenza di corrispettivo tra le due categorie. Inoltre, se la variazione comporta disagio alla clientela, nella stessa misura della capienza acquistata, oltre alla detrazione di cui sopra, verrà applicata la penale di cui all'art. 13).

Trenitalia si impegna ad attuare quanto previsto nell'Allegato 2, in relazione a:

- pulizia in ambito di stazione e funzionamento dei dispositivi di informazione all'utenza;
- interventi straordinari di manutenzione del materiale circolante;
- la distribuzione territoriale dei punti vendita, in ogni forma (emittitrici, biglietterie, punti esterni).

3. Trenitalia e Regione si impegnano a realizzare il piano di investimenti in materiale rotabile così come previsto dall'Allegato 10.

Art. 11 – (Monitoraggio e valutazione del servizio)

1. Per la valutazione dei servizi ferroviari e il miglioramento dei servizi stessi la Regione, in collaborazione o contraddittorio con Trenitalia, si avvale del contributo dell'utenza ed in particolare di quella pendolare, e comunque nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 2 comma 461 della L. 24 dicembre 2007, n. 244.
2. La Regione ha la più ampia facoltà di disporre verifiche e controlli sui servizi e sull'osservanza delle norme stabilite nel presente Contratto secondo i tempi e le modalità che riterrà più opportuni. Tali verifiche devono essere, per quanto possibile, uniformemente distribuite sul territorio regionale ovvero non avere carattere persecutorio.
3. La Regione può altresì effettuare rilevazioni campionarie sui servizi secondo una metodologia concordata con Trenitalia per verificare il rispetto degli standard di qualità del servizio, nonché indagini per misurare il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita).



4. All'espletamento delle attività di controllo, rilevazione e verifica, di cui al precedente punto 2, la Regione provvede tramite propri incaricati muniti di apposita tessera di libera circolazione rilasciata ai sensi dell'art. 33, comma 1, lettera a), della l.r. del 30 ottobre 1998, n° 25; la tessera è non nominativa, viene rilasciata da Trenitalia e va esibita unitamente alla smart-card regionale. Il numero massimo di tessere di libera circolazione è pari a 75.

Art. 12 – (Programmazione annuale dell'offerta)

1. All'interno delle regole stabilite dal Prospetto Informativo della Rete, le parti concordano:
- antecedentemente la data di richiesta tracce per la programmazione dell'offerta ferroviaria (almeno 30 giorni prima) di definire eventuali modifiche da apportare alla proposta di offerta ferroviaria;
 - di verificare, entro i 30 giorni seguenti la data del primo rilascio da parte del Gestore dell'Infrastruttura (agosto), la proposta di organizzazione del nuovo orario, per definirne le eventuali controdeduzioni.
 - che le fasi suddette saranno supportate da adeguata documentazione predisposta da Trenitalia e inviata alla Regione, relativamente alle modifiche proposte dalle parti e rilasciate definitivamente dal Gestore dell'Infrastruttura.

Art. 13 – (Sistema delle sanzioni)

1. Il valore massimo complessivo annuale esigibile con le penali ammonta a 1,5% del monte corrispettivo annuo di contratto e introiti annui tariffari.
2. L'applicazione della sanzione è la seguente
- A) per puntualità:
- € 2.500,00 (duemilacinquecento/00) per ogni decimo di punto percentuale di scostamento rispetto a quanto indicato all'art. 10.2.a);
 - € 350,00 (trecentocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale di scostamento rispetto a quanto indicato all'art. 10.2.b);
 - € 3.000,00 (tremila/00) per ogni decimo di punto percentuale di scostamento rispetto a quanto indicato all'art. 10.2.c);



- € 350,00 (trecentocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale di scostamento rispetto a quanto indicato all'art. 10.2.d);

con la confluenza le sanzioni per i servizi interregionali saranno calcolate:

- € 3.000,00 (tremila/00) per ogni decimo di punto percentuale di scostamento rispetto a quanto indicato all'art. 10.2.e);
- € 350,00 (trecentocinquanta/00) per ogni decimo di punto percentuale di scostamento rispetto a quanto indicato all'art. 10.2.f).

Il decimo di punto percentuale è calcolato con l'arrotondamento al decimo di punto superiore qualora i centesimi di punto siano maggiori od uguali a 5, al decimo di punto inferiore qualora i centesimi di punto siano inferiore a 5.

Nella computazione dei ritardi vengono esclusi i ritardi derivanti da cause di forza maggiore di cui all'art. 6, nonché da cause derivanti dai cantieri di manutenzione straordinaria e/o sviluppo della rete.

B) per composizione e affollamento:

Le eventuali sanzioni connesse all'affollamento sono determinate in base alle valutazioni di cui sopra ed applicate nella misura di € 2.500,00 (duemilaeccinquecento/00 euro), qualora, a seguito di monitoraggio e/o verifiche/riscontri oggettivi, un treno non rispetti la composizione programmata, per un numero di volte maggiore o uguali a 5 nell'arco dell'anno, fatto salvo quanto previsto a tale proposito all'art. 10.

C) per pulizia, informazione ed efficienza:

Relativamente al mancato rispetto degli interventi di pulizia del parco rotabile, della gestione dell'informazione, le sanzioni sono determinate in base ad ogni infrazione accertata nelle verifiche oggettive effettuate, anche da parte del personale di cui all'art. 11 comma 4, a seguito anche di eventuali segnalazioni da parte della clientela e sono indipendenti dal gruppo o fascia oraria al quale il servizio appartiene:

- a) € 400,00 (quattrocento/00) per ogni infrazione, parziale o totale, agli interventi di pulizia;



- b) € 600,00 (seicento/00) per ogni infrazione, parziale o totale, ai doveri di informazione;
 - c) € 600,00 (seicento/00) per ogni infrazione, parziale o totale, agli impegni di informazione e trasmissione dati alla Regione;
 - d) € 400,00 (quattrocento/00) per ogni infrazione contestata a Trenitalia relativamente al mancato funzionamento di porte e impianti di riscaldamento/condizionamento, qualora il gestore del servizio non comunichi d'aver provveduto al ripristino entro il primo rientro dal turno di manutenzione programmato, fermo restando il rispetto dei regolamenti di sicurezza.
3. Le verifiche di cui al punto precedente lettera B) e C) devono essere, per quanto possibile, uniformemente distribuite sul territorio regionale ovvero non avere carattere persecutorio.
 4. Le risorse derivanti dalla riscossione delle penali, al netto dei bonus e degli sconti tariffari eventualmente erogati su disposizione Regionale, potranno essere utilizzate, previa autorizzazione della Regione, per progetti, condivisi tra le Parti, di miglioramento del servizio di cui all'art. 10. A Trenitalia sarà riconosciuto un importo pari al 4% dell'importo delle penali irrogate per l'anno di riferimento, a titolo di rimborso per le spese generali che dovrà sostenere per la gestione delle attività correlate all'iniziativa di indennizzo disposta dalla Regione.
 5. In ottemperanza a quanto previsto all'art. 4 del Protocollo di Intesa stipulato in data 18 settembre 2009 tra Regione del Veneto e F.S. S.p.A., le Parti concordano le penali relative al mancato rispetto della consegna del materiale rotabile, così come all'Allegato 10.

Art. 14 – (Pianificazione dei servizi con le Regioni contermini)

1. La Regione, coadiuvata da Trenitalia, si impegna a concertare con le Amministrazioni regionali limitrofe i servizi riguardanti più Regioni.
2. Le eventuali controversie che dovessero insorgere tra la Regione e Trenitalia nel corso delle attività di pianificazione di cui al punto 1, saranno risolte in sede regionale secondo le procedure dell'art. 19.

Art. 15 – (Confluenza)



1. Per il periodo dal 11 – 31 dicembre 2011 i servizi del lotto 2 di cui al contratto di gara, vengono gestiti in proroga al Contratto di Servizio dello stesso lotto attualmente in vigore.
2. A far data dal 1 gennaio 2012 i servizi di cui al Lotto 2 confluiranno nell'ambito del presente Contratto di Servizio per farne parte integrante sia ai fini temporali che regolamentari.
3. All'atto della confluenza il prezzo netto del Lotto 2, sulla base del catalogo dei servizi di Trenitalia, è pari a 109.864.340,17 € (valore 2009; prezzo lordo a catalogo 182.811.656,63 – introiti da tariffa 72.947.316,46) da aggiornare annualmente per gli anni 2010-2012 secondo il tasso di inflazione programmato.

Il prezzo lordo suddetto comprende la valorizzazione delle fermate di Mestre Ospedale e San Trovaso per tutti i treni oggetto del presente Contratto, stimata ognuna in 3 minuti aggiuntivi di percorrenza. In relazione all'effettiva assegnazione delle fermate di cui sopra ai treni in oggetto, il prezzo lordo annuo verrà aggiornato in funzione del maggiore o minore tempo di percorrenza realizzato rispetto al valore medio stimato per singola fermata e/o al numero di treni e relativa periodicità cui tali fermate sono state attribuite.

4. Il corrispettivo annuo è pari a 78.937.016,73 € (diconsi ... - valore anno 2009), così ripartito:
 - 70.411.000,00 € di corrispettivo storico;
 - 8.526.016,73 € come quota parte dei trasferimenti di cui al Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 23.04.2009, registrato presso la Corte dei Conti in data 19.05.2009 in attuazione delle Leggi 28 gennaio 2009, n. 2 e 9 aprile 2009 n. 33, ovvero l'importo che deriverà dalla differenza tra le risorse attribuite dal citato decreto e la quota di risorse necessaria alla copertura totale a catalogo dei servizi del lotto 1 al netto, per gli anni 2010-2011, degli aumenti legati al tasso di inflazione e/o altre variazioni collegate a modifiche dell'offerta commerciale o di quanto previsto all'allegato 11. Detta quota viene trasferita a Trenitalia per il periodo 1 gennaio 2009 al 31 dicembre 2011 sulla base di quanto previsto all'art. 4 punto 10 del contratto di gara lotto 2.

Tale corrispettivo è da aggiornare annualmente, per gli anni 2010-2012 secondo il tasso di



inflazione programmato.

5. Qualora le risorse trasferite dalle Leggi 28 gennaio 2009, n. 2 e 9 aprile 2009 n. 33 fossero diverse da quelle indicate al precedente punto, le Parti concorderanno una diversa organizzazione dei servizi, anche in relazione a quanto previsto al seguente art. 16.
6. Trenitalia accetta che la compensazione a catalogo è assicurata altresì dagli adeguamenti di cui all'art. 16 del presente contratto, a saldo e a stralcio di qualsiasi altra pretesa in merito.
7. Le Parti sin da ora convengono di prevedere una fase di verifica dopo il primo triennio (1-01-2009-31.12.2011), finalizzata alla corretta programmazione dei servizi, in funzione delle risorse finanziarie disponibili che deriveranno dalla compartecipazione all'accisa sul gasolio.

Art. 16 – (Adeguamento della produzione ed economico del Contratto)

1. A far data dal 1.1.2010:

- efficientamento fino ad un massimo del 2,5% del prezzo a catalogo dei servizi del Lotto 1 anno 2008, con eventuale autosostituzione di quei servizi ferroviari che economicamente non si sostengono con tale modalità, ricomprendendo quei servizi auto sostituiti nell'anno 2009;
- aggiornamento annuo delle tariffe al tasso di inflazione programmato;
- nel 2[^] semestre 2010, a seguito delle valutazioni ed ipotesi elaborate dal Tavolo tecnico istituito tra le parti sulle partite economiche (costi e ricavi) relative agli anni 2006-2009, la Regione individuerà, anche con risorse proprie di bilancio o da economie derivanti a qualunque titolo dalla gestione del contratto nonché dalla rimodulazione dei servizi, la forma più idonea per consentire al gestore del servizio un aumento strutturale degli introiti per un valore oggi pari a circa 7,8 ME, e comunque non superiore a detto valore.

2. A far data dal 1[^] gennaio 2012:

- efficientamento fino ad un massimo del 3,35% del prezzo a catalogo dei servizi del Lotto 2, nell'ipotesi di completa autosostituzione di quei servizi ferroviari che economicamente non si sostengono con tale modalità;
- aggiornamento annuo delle tariffe al tasso di inflazione programmato.

**Art. 17 – (Comitato tecnico per la gestione del Contratto)**

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il “Comitato Tecnico di Gestione del Contratto”, di seguito denominato per brevità “Comitato”, composto da:
 - a. due rappresentanti di Trenitalia;
 - b. due rappresentanti della Regione.
2. Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni, anche dietro richiesta di Trenitalia.
3. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle parti nell’interpretazione e nell’applicazione del Contratto, con particolare riferimento all’adempimento delle singole clausole contrattuali, alla prevenzione e soluzione delle controversie nonché all’applicazione delle penali.

Art. 18 – (Partite economiche pregresse)

1. Per quanto riguarda la definizione delle partite economiche pregresse di cui all’art. 10 delle “Linee Guida per il Contratto di Servizio a Catalogo – Lotto 1 e confluenza dal 1 gennaio 2012 del Lotto 2”, sottoscritte il 31 dicembre 2009, si fa integrale rinvio all’Allegato 11.

Art. 19 – (Controversia tra le parti)

1. Qualora tra le Parti sorgano contestazioni sull’interpretazione o applicazione del Contratto, ciascuna parte potrà notificare all’altra l’esistenza delle contestazioni precisandone la natura e l’oggetto. Le Parti sono tenute ad esperire preliminarmente un tentativo di composizione amichevole delle contestazioni, anche con il supporto del Comitato di cui all’art. 17.
2. Qualora la procedura di cui al precedente punto non dovesse sortire alcun risultato allora la controversia verrà deferita al Tribunale di Venezia.
3. Il Contratto dovrà continuare ad avere esecuzione in pendenza dei procedimenti di cui sopra; nessuna prestazione dell’una e dell’altra parte dovrà essere sospesa in pendenza del procedimento.

Art. 20 – (Obblighi di Trenitalia alla scadenza del contratto)

1. Trenitalia ha l’obbligo, senza alcun onere per la Regione e con l’eventuale nuovo gestore



entrante del servizio, ed entro la data di sottoscrizione del nuovo contratto, di comunicare la quantità e relativa qualifica del personale da trasferire e di concertare tempi e modalità affinché al personale da trasferire sia garantita la necessaria istruzione per l'utilizzo del materiale rotabile sia in termini di condotta che in termini di manutenzione.

2. Trenitalia ha l'obbligo, alla data dell'effettivo trasferimento del personale, di comunicare all'eventuale gestore entrante del servizio i debiti e crediti maturati nei confronti dei dipendenti da trasferire al nuovo gestore entrante o eventuali vertenze di lavoro in corso all'atto del trasferimento.
3. Per il materiale rotabile cofinanziato, le Parti riconoscono reciprocamente il diritto di riscatto dell'intera proprietà previo pagamento a favore dell'altro contraente del valore residuo della quota di sua proprietà al netto degli ammortamenti; per l'esercizio dell'opzione di acquisto, viene riconosciuta precedenza a Trenitalia. Pertanto, entro il 31.12.2013, previa comunicazione contestuale di cui all'art. 3 comma 2 nel caso di proroga dopo i primi 6 anni di validità del Contratto stesso o, in caso di Contratto prorogato sino al 31.12.2020, entro il 31.12.2019, La Regione presenterà a Trenitalia formale invito ad esercitare diritto di riscatto sul materiale in oggetto. La Regione procederà a definire i termini di risposta, scaduti i quali il materiale rotabile dovrà intendersi messo a disposizione della Regione stessa o di altro gestore individuato tramite procedura concorsuale, previo pagamento a Trenitalia della relativa quota di proprietà di Trenitalia stessa al netto degli ammortamenti.

Art. 21 - (Oneri fiscali e contrattuali)

1. Le prestazioni oggetto del presente contratto sono assoggettate all'I.V.A.
2. Il presente atto, redatto in triplice originale, è esente da registrazione salvo il caso d'uso.
3. Tutti gli oneri derivanti dalla stipula del presente Contratto sono a carico di Trenitalia.

Art. 22 - (Privacy)

1. Le parti si impegnano reciprocamente a non divulgare i dati relativi ai costi del servizio di trasporto, così come da Allegato 1.6.

Art. 23 - (Rinvii)



RIQUALIFICAZIONE DEL ROTABILE VETTURA.

Allegato 7. SERVIZI GARANTITI IN CASO DI SCIOPERO.

Allegato 8. MODELLO DI ATTESTAZIONE DEL SERVIZIO EFFETTIVAMENTE EROGATO.

Allegato 9. MODELLO TABELLE RIPORTANTI LE PERCENTUALI DEI TRENI IN RITARDO.

Allegato 10. PIANO PREVISIONALE DEGLI INVESTIMENTI DI TRENITALIA.

Allegato 11. RELAZIONE SULLE PARTITE ECONOMICHE PREGRESSE REGIONE – TRENITALIA

Allegato 12. MODELLO PER LA RENDICONTAZIONE DELLE PENALI

VENEZIA, _____

REGIONE DEL VENETO

Trenitalia S.p.A.

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1341 del C.C. sono specificamente approvate per iscritto le clausole del presente contratto di cui agli artt. 3 (Durata), 15 (Confluenza) e 19 (Controversia tra le parti).

VENEZIA, _____

REGIONE DEL VENETO

Trenitalia S.p.A.



Allegato 1.1 (treni)

OFFERTA COMMERCIALE DAL AL

DATI PER SINGOLO TRENO			
Stazioni/fermate intermedie	Codice identificativo treno (1)	Treno 1:	Treno 2:
	Categoria treno		
	Codice direttrice di traffico (2)		
	Direttrice di traffico (3)		
	Relazione di traffico (4)	Da:	A:
	Stazione di partenza (5)		
	Stazione di arrivo (6)		
	Ora di partenza		
	Ora di arrivo		
	Km distanza percorsa		
	Velocità commerciale Km/h		
	Periodicità		
	Tipo Trazione		
	Materiale rotabile (7)		
	Numero di pezzi	1°classe:	2°classe:
	Posti offerti (1 e 2 classe)	1°classe:	2°classe:
	Accessibilità per persone a ridotta mobilità		
	Trasporto biciclette		
	Personale di macchina		
	Personale di scorta		
	Giorni di effettuazione periodo		
	Treni*km periodo (8)		
	Ore di servizio offerte al pubblico del periodo		

- (1) treno 1 e 2 a seconda che al servizio venga attribuito una doppia numerazione da parte di RFI
 (2) Vedasi quadro orario in vigore
 (3) Vedasi quadro orario in vigore
 (4) Da: origine treno A: destinazione treno
 (5) Stazione dalla quale il treno è attribuito alla Regione Veneto ed è contrattualizzato
 (6) Stazione fino alla quale il treno è attribuito alla Regione Veneto ed è contrattualizzato
 (7) Tipologia
 (8) Prodotto tra "km distanza percorsa" e "giorni di effettuazione periodo"



METODO DEI PREZZI A CATALOGO

Il prezzo a catalogo dei servizi Trenitalia è composto da 3 elementi: pedaggio, prezzo del trasporto, prezzo dei servizi accessori.

A) PEDAGGIO

- Il pedaggio segue la dinamica e le condizioni stabilite dal PIR e fa riferimento alle fonti normative: DM 43T/2000/DM 18/8/2006/Integrazione Ministero dei Trasporti GU 7/10/2006, salvo eventuale accordo tra Gestore dell'Infrastruttura (R.F.I. S.p.A.) e Regione.

B) TRASPORTO

- Il prezzo del servizio di trasporto si compone di 5 categorie (4 per svolgere servizi ferroviari e 1 per bus sostitutivi/integrativi). Le 5 categorie sono riferite alla produzione in tr*km e bus*km oggetto del Contratto di Servizio.
- Le categorie dei servizi ferroviari sono individuate sulla base del materiale rotabile utilizzato e dai posti offerti. Ogni categoria ha il relativo prezzo orario.
- Il prezzo orario base del servizio ferroviario è determinato dall'analisi e dalle valutazioni delle voci di costo di: Condotta, Scorta, Manutenzione, Manovra, Pulizia Treni/Impianti, Energia, Distribuzione, Ammortamento, Costo del Capitale Investito, Imposte/Tasse e Altri Costi di Processo.
- Il prezzo del singolo treno è determinato dal prodotto del prezzo base orario per le ore di percorrenza nel periodo di riferimento. Il maggior prezzo correlato ai servizi festivi/notturni, all'età del Materiale Rotabile ed all'indice di affollamento è determinato con appositi coefficienti. Il prezzo del servizio bus è determinato dal prodotto dei bus*km per il relativo prezzo/bus*km.

POSTI OFFERTI SEDUTI	PREZZO BASE ORARIO 2009
Inferiori a 150	€ 517,3861
Da 150 a 500	€ 577,28125
Da 500 a 600	€ 757,5148
Oltre 600	€ 810,3354

CATEGORIA MAGGIORAZIONE	VALORE MAGGIORAZIONE
Servizi festivi (sabato, domenica, o festivi diurni)	+18%
Servizi notturni (svolti in fascia oraria che impegni anche in parte la fascia 22:00 – 6:00)	+16%
Età del materiale rotabile fino a 12 anni (ai fini del calcolo una locomotiva E464 pesa 5 carrozze nuove equivalenti)	+10%
Indice di affollamento (carico massimo/posti offerti) < 20%	+10%



C) PREZZO DEI SERVIZI ACCESSORI

SERVIZI		PREZZI 2009
Biglietterie	Prezzo per turno/sportello (turno 7.12 ore(*) - contratto in essere - minimo 22 turni mensili) +10% per aperture festive +20% per i primi 2 anni di apertura in caso di aperture diverse dalla rete esistente	€ 317,70(*) per turno feriale
SIPAX	In base ai Viaggiatori*km	€ 0,0019285 per Viaggiatore*km
Informazione (Call center/orario/Internet)	Prezzo per ora di produzione	€ 1,16725 per ora di produzione
Assistenza alla clientela (*)	Prezzo per turno (+20% per attivazione dei servizi di assistenza in località diversa da quelle esistenti)	€ 284,20 per turno in località ove già esistente

(*) Non comprende l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, per la quale valgono i prezzi del contratto tra Divisione Passeggeri Nazionale/Internazione di Trenitalia e la ditta aggiudicataria. In via indicativa, detti costi variano da circa 11.000,00 euro/mese a circa 20.000,00 euro/mese nelle 13 stazioni ove tale servizio è oggi garantito, seppur su chiamata. La Regione si riserva di confermare annualmente il detto servizio sulla base delle risorse disponibili e della normativa comunitaria e nazionale

Allegato A Dgr n. del

REGIONE DEL VENETO

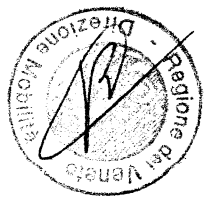


Categoria Catalogo	Prezzo orario base
C1 (<150 posti)	
C2 (150-500 posti)	
C3 (501-600 posti)	
C4 (>600 posti)	

Calcolo del corrispettivo medio/giorno quota pedaggio: ...
 Calcolo del corrispettivo medio/giorno quota servizio trasporto: ...

N° Treno	N° Treno VCO precedente	N° Treno orario precedente	Descrizione contratto	CCR partenza	Stazione di partenza	CCR arrivo	Stazione di arrivo	Ora partenza	Ora arrivo	Minuti per singola corsa	Minuti per singola corsa (sterilizzazioni e su orario 2007/08)*	Percorrenza a Notturna/Diurna	Giorni Feriali invernali	Giorni Prefestivi invernali	Giorni Festivi invernali	gg circolazioni e invernali	Giorni Feriali estivi	Giorni Prefestivi estivi	Giorni Festivi estivi
----------	-------------------------	----------------------------	-----------------------	--------------	----------------------	------------	--------------------	--------------	------------	--------------------------	---	-------------------------------	--------------------------	-----------------------------	--------------------------	-----------------------------	-----------------------	--------------------------	-----------------------

Il presente allegato è prodotto sia per gli attuali servizi da cosiddetto Lotto 1 che per i servizi oggi definiti di Lotto 2



gg circolazioni e festivi	gg circolazioni e	ore feriale anno	ore prefestivo anno	ore festive anno	totale ore anno	Turno materiale rotabile	Tipo materiale	Trazione (D/E)	Locomotori "464" o "Alto"	N° vetture	% vetture nuove (NON includere l'effetto 464)	% vetture nuove cofinanziate	% cofinanzia mento	Posti offerta	Cat Catalogo	KM percorsi	TR* KM Feriali Invernali	TR* KM Prefestivi Invernali	TR* KM Festivi Invernali	TR* KM Invernali
---------------------------------	-------------------------	------------------------	---------------------------	------------------------	-----------------------	--------------------------------	-------------------	-------------------	---------------------------------	------------	--	------------------------------------	--------------------------	------------------	-----------------	----------------	-----------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	------------------------



TR*KM Feriali estivi	TR*KM Prefestivi estivi	TR*KM Festivi estivi	TR*KM totali	% riduzione per cofinanziamento	% nuovo	Carico massimo Feriale invernale	Carico massimo Prefestivo invernale	Carico massimo Festivo invernale	Carico massimo Feriale estivo	Carico massimo Prefestivo estivo	Carico massimo Festivo estivo	Indice di affollamento feriale invernale	Indice di affollamento prefestivo invernale	Indice di affollamento festivo invernale	Indice di affollamento feriale estivo	Indice di affollamento prefestivo estivo	Indice di affollamento festivo estivo	prezzo base orario in corso	prezzo base annuo in corso
----------------------	-------------------------	----------------------	--------------	---------------------------------	---------	----------------------------------	-------------------------------------	----------------------------------	-------------------------------	----------------------------------	-------------------------------	--	---	--	---------------------------------------	--	---------------------------------------	-----------------------------	----------------------------



Maggiorazioni costo trazione Diesel	Maggiorazioni costo trazione elettrica	prezzo base annuo + maggiorazioni e trazione	% magg nuovo	Magg. materiale nuovo (€)	% magg notturno	Magg. notturno (€)	% magg festivo	Magg. fest/prefes t (€)	% magg affollamen to <20%	Magg. indice di affollamen to (inferiore al 20%) (€)	Totale maggiorazioni	prezzo servizio treno totale	Pedaggio	Introito per singolo treno	Corrispettivo medio/giorno per singolo treno (quota pedaggio)	Corrispettivo medio/giorno per singolo treno (quota servizio trasporto)
-------------------------------------	--	--	--------------	---------------------------	-----------------	--------------------	----------------	-------------------------	---------------------------	--	----------------------	------------------------------	----------	----------------------------	---	---



Allegato 1.5

VALORIZZAZIONE A CATALOGO DEI SERVIZI ACCESSORI

SERVIZIO	QUANTITÀ ACQUISTATA	PREZZI TOTALI ANNO IN CORSO (*)
Biglietterie – turni (*)		
SIPAX – Viaggiatori*km		
Informazione (Call center/orario/Internet) – ore percorrenza		
Assistenza alla clientela		
Totale		

(*) dal 1^a gennaio 2012 la voce “Biglietterie – turni”, a fronte di un impegno di gara lotto 2, ove questa voce e servizio è totalmente attribuita per un valore in euro/anno 5.739.176,00, il prezzo del servizio reso non potrà eccedere il valore di euro/anno 7.075.703,00 (con valori anno 2009)

Su tutte le fermate sarà comunque garantita una rete di vendita esterna (bar, giornali, tabacchi ...) con due punti entro 200 mt. (di cui uno aperto anche nei festivi) e/o integrata con idonei self service.

DETTAGLIO BIGLIETTERIE						
Impianto	Turni feriali annui	Turni festivi annui	Prezzo unitario feriale	Prezzo totale turni feriali	Prezzo totale turni festivi	Prezzo totale Impianto



Allegato 1.6

**SCHEMA ANNUALE DI RILIEVO DEI PARAMETRI
TECNICI ED ECONOMICI**



Contratto di Servizio Lotto 1 e confluenza Lotto 2 dal 01.01.2012

	Regionali	Interregionali	Totale
Dati quantitativi			
Treni km			
Posti Km			
vetture Km			
Bus km sostitutivi			
Domanda vkm ferro			
Domanda vkm Bus			
Domanda Totale vkm			
Introiti (euro)			
Introiti da tariffa			
Introiti da capitalizzazione			
Totale introiti			
Costi (euro)			
Condotta			
Scorta			
Manutenzione			
Manutenzione Capitalizzabile			
Manovra			
Pulizia			
Distribuzione			
Energia Elettrica			
Energia Diesel			
Autoservizi			
Concorsi e compensi			
Sale Operative Regionali			
Altri Costi (al netto dei ricavi)			
Costo Trasporto			
Pedaggio			
Ammortamento			
Accantonamenti			
Totale costi al netto Imposte e Tasse			
Costo del capitale investito			
Irap			
Totale costi			
Bilancio			
Costi Totali - Introiti Totali			
Parametri			
Ore condotta			
Ore di scorta			
Ore di Manutenzione			
Ore di Manutenzione Capitalizzabile			
Ore di Manovra			
Ore percorrenza			
Rendimento unitario €/vkm			
% GRATUITA'			
% EVASIONE			
VKM PAGANTI			



QUALITÀ DEI SERVIZI

A) STANDARD DI PULIZIA, DI PUNTUALITÀ, DI AFFOLLAMENTO E COMFORT

1. Pulizia a terra e a bordo.

- La pulizia a terra negli impianti, verrà garantita dal Gestore dell'Infrastruttura (R.F.I. S.p.A.) secondo quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), salvo quanto altro verrà definito tra il Gestore stesso e la Regione, che resta a carico delle due parti firmatarie dell'accordo.
- La pulizia del materiale rotabile, il cui onere è compensato con il corrispettivo di contratto, è programmata dall'Impresa coerentemente ai turni di utilizzazione del materiale rotabile, al tipo di servizio che il materiale svolge e alle frequentazioni.
Le operazioni si raggruppano nei seguenti interventi che sono da intendersi come condizioni minime(*):

- a) **Intervento Radicale:** deve essere effettuato almeno ogni 40 giorni e ha lo scopo di ripristinare ottimali condizioni di pulizia, igiene e decoro di tutti i particolari dei rotabili anche mediante l'esecuzione di accurati lavaggi, eseguiti con appropriate attrezzature elettromeccaniche, macchinari e prodotti specifici per garantire il livello di qualità richiesto (vedasi scheda n°1);
- b) **Intervento di Base:** deve essere effettuato almeno ogni 15 giorni e ha lo scopo di porre tutte le parti del rotabile in condizioni di decoro, igiene e pulizia assicurando il pieno soddisfacimento della clientela (vedasi scheda n°2);
- c) **Intervento Standard:** deve essere effettuato giornalmente e ha lo scopo di mantenere tutte le parti interne ed esterne dei mezzi che si trovano a più diretto contatto dei Clienti in condizioni idonee di igiene, decoro e pulizia (vedasi scheda n°3);
- d) **Intervento di Mantenimento:** deve essere effettuato giornalmente e secondo necessità ed ha lo scopo di togliere la sporcizia accumulatasi durante il viaggio all'interno delle carrozze, di completare la scorta di accessori igienici e di assicurare il rifornimento idrico delle ritirate e dei locali lavabo, al fine di garantire il decoro del materiale rotabile (vedasi scheda n°4);
- e) **Intervento di Lavaggio cassa:** ha lo scopo di ripristinare periodicamente le condizioni di pulizia e decoro delle superfici esterne del materiale rotabile (vedasi scheda n°5).

Il controllo viene eseguito nella località dove viene effettuato l'intervento di pulizia e prima dell'inizio del servizio. La mancata esecuzione anche di uno solo di procedimenti o operazioni descritte nelle schede da 1 a 5 del presente, comporterà l'applicazione della penale di cui all'art. 13 comma 2 punto C.a) di contratto.

(*) salvo ogni altra variazione conseguente alla stipulazione di nuovi contratti con le ditte aggiudicatrici



2. Puntualità

Si rimanda a quanto previsto all'art. 10 comma 2, paragrafo "puntualità".

Il rilevamento relativo alla puntualità del servizio viene eseguito con l'utilizzo del sistema informatico automatico PICWEB, il cui accesso è autorizzato da R.F.I. S.p.A. e il connesso onere è a carico di Trenitalia, la quale consentirà, senza alcun onere per la Regione, di accedere gratuitamente presso postazione fissa regionale.

Per ritardo deve intendersi il ritardo rilevato alle stazioni di termine corsa.

Le valutazioni devono essere calcolate come indicato al succitato articolo e comunicate ufficialmente alla Regione ogni tre mesi.

La penale è calcolata sulla base di quanto previsto all'art. 13 comma 2 punto A di contratto.

3. Affollamento e comfort

Si rimanda a quanto previsto all'art. 10 comma 2, paragrafo "composizione ed affollamento".

La penale è calcolata sulla base di quanto previsto all'art. 13 comma 2 punto B di contratto.

B) INFORMAZIONI AL PUBBLICO

L'informazione da fornire all'utenza dovrà essere così articolata:

B.1 - A bordo dei treni:

- Avviso acustico e/o visivo laddove esista materiale rotabile predisposto.
- Dovrà inoltre essere particolarmente curata l'informazione a bordo al pubblico, in caso di gravi anomalie all'esercizio dei treni che comportino ritardi.

B.2 - In stazione:

- Verrà garantita dal Gestore dell'Infrastruttura (R.F.I. S.p.A.) secondo quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), quanto altro verrà definito tra il Gestore stesso e la Regione, che resta a carico delle due parti firmatarie dell'accordo.

C) INTERVENTI STRAORDINARI DI MANUTENZIONE DEL MATERIALE CIRCOLANTE

Gli interventi riguarderanno l'applicazione di Kit di coperture in "eco pelle" elasticizzata per sedili ferroviari conformi alla Specifica Tecnica 375732 esp 01, di colore blu (pantone PMS 293 C) e disegno che sarà definito da Trenitalia su proposta del Fornitore. La fornitura comprende sedute schienale, strapuntini, eventuali origliere e poggiatesta. Il piano di interventi sarà realizzato sul parco rotabili indicato in tab. 1:



Rotabile	Totale
MDVE 1^ CL	49
MDVE 2^ CI	167
MDVC 2^ CL	42
Doppio Piano	26
Complessi Ale 801/940	3
Totali kit (carrozze)	287

Tab. 1 – Elenco rotabili sottoposti ad intervento di copertura sedili

D) DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEI PUNTI VENDITA

Si rimanda a quanto previsto in proposito nell'Allegato 1.5.



SCHEDA n° 1 - Intervento Radicale

Zona Intervento		Operazione da eseguire
Zona	Particolare	
Esterno	Pedane, gradini e balze	Lavare
	Sostegni, maniglie, pulsanti e corrimano	Lavare, asciugare
Vestiboli	Cielo	Lavare asciugare
	Estintori, freno a mano e relativi vani	Spolverare
	Finestrini (vetri e telai)	Lavare, asciugare
	Intercomunicanti (pavimento)	Lavare, asciugare
	Pareti	Lavare, asciugare
	Pavimento in linoleum / gomma	Aspirare, lavare e asciugare
	Pedane, gradini e balze	Aspirare, lavare, asciugare
	Plafoniere (esterno) e diffusori e indicatori luminosi	Lavare, asciugare
	Portacenere	Vuotare, aspirare, lavare, asciugare
	Portarifiuti	Vuotare, lavare, asciugare, disinfettare
	Portabagagli	Lavare, asciugare
	Porte di salita, interne e intercom. (superf. e vetri)	Lavare, asciugare
	Seggiolini ribaltabili	Aspirare, lavare, asciugare
	Sostegni, maniglie, corrimano	Lavare, asciugare
	Specchi e altre superfici vetrate o in plexiglass	Lavare, asciugare
	Ritirate e lavabi	Accessori metallici, Appendiabiti
Canalizzazioni aria, griglie		Aspirare, lavare, asciugare
Cantero interno		Lavare, disinfettare
Cantero esterno, coperchio e seggetta		Lavare, asciugare, disinfettare
Cielo		Lavare, asciugare
Contenitore asciugamani di carta/elettrico		Lavare, asciugare
Finestrini (vetri e telai)		Lavare, asciugare
Lavabo e rubinetteria		Lavare, asciugare, disinfettare
Pareti, porte int. e armadietti est, fasciatoio		Lavare, asciugare
Pavimento		Aspirare, lavare, asciugare
Plafoniere (esterno) e diffusori e indicatori luminosi		Lavare, asciugare
Portacenere		Vuotare, aspirare, lavare, asciugare
Portarifiuti		Vuotare, aspirare, lavare, asciugare, disinfettare
Porta di accesso		Chiudere a chiave
Accessori igienici		Rifornire
Specchi e altre superfici vetrate o in plexiglass		Lavare, asciugare
Sostegni, maniglie, pulsanti e corrimano		Lavare, asciugare, disinfettare
Serbatoi acqua		Rifornire
Tubi, cassette dello sciacquone e pedale	Lavare, asciugare	
Scarichi	Sturare	

continua Intervento Radicale



segue Intervento Radicale

Zona Intervento		Operazione da eseguire
Zona	Particolare	
Corridoi, compartimenti saloni e altri locali	Canalizzazione aria, griglie	Spolverare
	Cappelliere, portabagagli	Lavare, asciugare
	Cielo	Lavare, asciugare
	Copriscaldiglie	Spolverare
	Finestrini (vetri e telai)	Lavare, asciugare
	Pareti	Lavare, asciugare
	Pareti: rivestimento in stoffa	Aspirare, smacchiare
	Pavimento in linoleum / gomma	Aspirare, lavare e asciugare
	Plafoniere (esterno) e diffusori e indicatori luminosi	Lavare, asciugare
	Portacenere	Vuotare, aspirare, lavare, asciugare
	Portarifiuti	Vuotare, lavare, asciugare, disinfettare
	Portabottiglie	Vuotare, lavare, asciugare
	Porte interne (superficie e vetri)	Lavare, asciugare
	Rivestimento poggiatesta	Sostituire
	Scritte	Eliminare
	Sedili, divani, poggiatesta, braccioli in materiale plastico o pegamoide (skai)	Aspirare, lavare, asciugare
	Sedili, divani, poggiatesta e braccioli in pelle	Aspirare, smacchiare, pulire
	Sedili, divani, poggiatesta e braccioli in velluto, stoffa	Aspirare, smacchiare, lavare
	Sedili: parti visibili del telaio e schienale	Lavare, asciugare
	Seggiolini ribaltabili	Aspirare, lavare, asciugare
	Sostegni, maniglie, pulsanti e corrimano	Lavare, asciugare
	Specchi e altre superfici vetrate o in plexiglass	Lavare, asciugare
	Tavoli, tavolinetti, davanzi	Lavare, asciugare
Tende in plastica ed avvolgibili	Lavare, asciugare	
Tende in tessuto	Aspirare, smacchiare o sostituire	



SCHEMA n° 2

Intervento di Base

Zona Intervento		Operazione da eseguire
Zona	Particolare	
Esterno	Pedane, gradini e balze	Lavare
	Sostegni, maniglie, pulsanti e corrimano	Lavare, asciugare
Vestiboli	Ambiente	Riordinare
	Estintori, freno a mano e relativi vani	Spolverare
	Finestrini (vetri e telai)	Lavare, asciugare
	Intercomunicanti (pavimento)	Lavare, asciugare
	Pavimento in linoleum / gomma	Aspirare, lavare e asciugare
	Pedane, gradini e balze	Aspirare, lavare, asciugare
	Portacenere	Vuotare, aspirare, lavare, asciugare
	Portarifiuti	Vuotare, aspirare, lavare, asciugare
	Portabagagli	Spolverare
	Porte di salita, interne e intercom. (superf. e vetri)	Pulire
	Sostegni, maniglie, corrimano	Lavare, asciugare
Ritirate e lavabi	Ambiente	Riordinare, deodorare
	Canalizzazioni aria, griglie	Aspirare, lavare, asciugare
	Cantero interno	Lavare, disinfettare
	Cantero esterno, coperchio e seggetta	Lavare, asciugare, disinfettare
	Contenitore asciugamani di carta	Lavare, asciugare
	Finestrini (vetri e telai)	Lavare, asciugare
	Lavabo e rubinetteria	Lavare, asciugare, disinfettare
	Pareti, porte int. e armadietti est., Fasciatolo	Lavare, asciugare
	Pavimento	Aspirare, lavare, asciugare
	Plafoniere (esterno)	Spolverare
	Portacenere	Vuotare, aspirare, lavare, asciugare
	Portarifiuti	Vuotare, aspirare, lavare, asciugare, disinfettare
	Porta di accesso	Chiudere a chiave
	Accessori igienici	Rifornire
	Scritte	Eliminare
	Specchi e altre superfici vetrate o in plexiglass	Lavare, asciugare
	Sostegni, maniglie, pulsanti e corrimano	Lavare, asciugare, disinfettare
	Serbatoi acqua	Rifornire
Tubi, cassette dello sciacquone e pedale	Lavare, asciugare	
Scarichi	Sturare	

continua Intervento di Base



segue Intervento di Base

Zona Intervento		Operazione da eseguire
Zona	Particolare	
Corridoi, compartimenti saloni e altri locali	Ambiente	Riordinare
	Canalizzazione aria, griglie	Spolverare
	Cappelliere, portabagagli	Spolverare
	Copriscaldiglie	Spolverare
	Finestrini (vetri e telai)	Lavare, asciugare
	Pareti	Spolverare
	Pareti: rivestimento in stoffa	Aspirare, smacchiare
	Pavimento in linoleum / gomma	Aspirare, lavare e asciugare
	Plafoniere (esterno)	Spolverare
	Portacenere	Vuotare, aspirare, lavare, asciugare
	Portarifiuti	Vuotare, lavare, asciugare, disinfettare
	Portabottiglie	Vuotare, lavare, asciugare
	Porte interne (superficie e vetri)	Pulire
	Scritte	Eliminare
	Sedili, divani, poggiatesta, braccioli in materiale plastico	Spolverare
	Sedili, divani, poggiatesta e braccioli in velluto, stoffa	Spazzolare, aspirare
	Sedili: parti visibili del telaio e schienale	Spolverare
	Sostegni, maniglie, pulsanti e corrimano	Lavare, asciugare
Tavoli, tavolinetti, davanzi	Lavare, asciugare	
Tende in plastica ed avvolgibili	Spolverare	
Tende in tessuto	Aspirare, smacchiare	



SCHEMA n° 3

Intervento Standard

Zona Intervento		Operazione da eseguire
Zona	Particolare	
Esterno	Pedane, gradini e balze	Lavare
	Sostegni, maniglie, pulsanti e corrimano	Pulire
Vestiboli	Ambiente	Riordinare
	Intercomunicanti (pavimento)	Lavare, asciugare
	Pavimento in linoleum / gomma	Aspirare, lavare e asciugare
	Pedane, gradini e balze	Lavare, asciugare
	Portacenere	Vuotare, pulire esterno
	Portarifiuti	Vuotare
	Sostegni, maniglie, corrimano	Lavare, asciugare
Ritirate e lavabi	Ambiente	Riordinare, deodorare
	Cantero interno	Lavare, disinfettare
	Cantero esterno, Coperchio e seggetta	Lavare, asciugare, disinfettare
	Pavimento	Lavare, asciugare
	Portacarta igienica, Portaseggetta igienica e sacchetti igienici	Pulire
	Portacenere	Vuotare, pulire esterno
	Portarifiuti	Vuotare, lavare, disinfettare
	Porta di accesso	Chiudere a chiave
	Accessori igienici	Rifornire
	Serbatoi acqua	Rifornire
Scarichi	Sturare	
Corridoi, compartimenti saloni e altri locali	Ambiente	Riordinare
	Cappelliere, Portabagagli	Spolverare
	Pavimento in linoleum / gomma	Aspirare, lavare e asciugare
	Portacenere	Vuotare, pulire esterno
	Portarifiuti	Vuotare
	Portabottiglie	Vuotare
	Sedili, divani, poggiatesta, braccioli in materiale plastico	Spolverare
	Sedili: parti visibili del telaio e schienale	Spolverare
Tavoli, Tavolini, Davanzali	Spolverare	



SCHEMA n° 4

Intervento di Manutenimento

Zona Intervento		Operazione da eseguire
Zona	Particolare	
Esterno		
	Sostegni, maniglie, pulsanti e corrimano	Pulire
Vestiboli		
	Pavimento in linoleum / gomma	Asportare rifiuti
	Pedane, gradini e balze	Asportare rifiuti
	Portacenere	Vuotare, pulire esterno
	Portarifiuti	Vuotare
Ritirate e lavabi	Ambiente	Riordinare, deodorare
	Cantero interno	Lavare, disinfettare
	Cantero esterno, Coperchio e seggetta	Lavare, asciugare, disinfettare
	Pavimento	Lavare, asciugare
	Portacarta igienica, Portaseggetta igienica e sacchetti igienici	Spolverare
	Portacenere	Vuotare
	Portarifiuti	Vuotare
	Accessori igienici	Reintegrare scorta
Serbatoi acqua	Rifornire	
Scarichi	Sturare	
Corridoi e compartimenti		
	Cappelliere, Portabagagli	Asportare rifiuti
	Pavimento in linoleum / gomma	Asportare rifiuti
	Portacenere	Vuotare
	Portarifiuti	Vuotare
	Portabottiglie	Vuotare
	Sedili, divani, poggiatesta, braccioli in materiale plastico	Asportare rifiuti

ALLEGATO _A_ Dgr n.

del

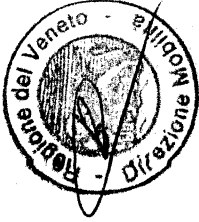
pag. 47/66



SCHEDA n° 5

Intervento di Lavaggio cassa

Zona Intervento		Operazione da eseguire
Zona	Particolare	
Esterno	Finestrini (vetri e telai)	Lavare, asciugare
	Porte superficie vetrata	Lavare, asciugare
	Scalette accesso	Lavare, asciugare
	Superficie esterna e porte	Lavare



Allegato 3

ELENCO GIORNALIERO TRENI SOPPRESSI

Giorno	N° Treno	Origine	Destinazione	SOPPRESSIONI		Categoria di servizio	Tipo Sostituzione	Dal (*)			Al			Corrispettivo detratto
				Stazione Inizio Soppressione	Stazione Fine Soppressione			Treni Regionali Km Sostituiti	Treni Regionali Km Soppressi	Treni Interregionali Km Sostituiti	Treni Interregionali Km Soppressi	Treni Regionali Ore Sostituite	Treni Regionali Ore Sopresse	

(*) Ogni scheda è relativa ad una causa di soppressione di cui agli artt. 5 e 6 del contratto

ALLEGATO _A_ Dgr n.

del

pag. 49/66



Allegato 4

CARTA DEI SERVIZI

Per Memoria

ALLEGATO _A_ Dgr n.

del

pag. 50/66



Allegato 5

**PROGRAMMA DI MANUTENZIONE DEL PARCO ROTABILE TRAINANTE E
RIMORCHIATO (TURNI LINEARI)**

Per Memoria



Allegato 8

MODELLO DI ATTESTAZIONE DEL SERVIZIO EFFETTIVAMENTE EROGATO
--

Oggetto: DICHIARAZIONE DI SERVIZIO EROGATO NEL __ TRIMESTRE __

**Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionale.
(indicativa ma non esaustiva)**

Il/La sottoscritto/a _____ nato/a a _____ il
_____ nella sua qualità di _____

della società Trenitalia S.p.A., ai sensi del D.P.R. 28.12.2000 n° 445 e consapevole delle sanzioni penali richiamate all'art. 76 del D.P.R. medesimo in caso di dichiarazioni mendaci o di formazione o uso di atti falsi,

premesse che:

- il Contratto di Servizio stipulato tra la Regione del Veneto e Trenitalia il _____ prevede una produzione annua di _____ Treni*Km regionali per uno sviluppo orario di _____ ore e di _____ Treni*Km interregionali, per uno sviluppo orario di _____ ore
- l'Allegato 1.1 del suddetto Contratto di Servizio, relativamente al __ trimestre, prevede una produzione di:

_____ treni*Km Regionali, pari a _____ ore

_____ treni*Km Interregionali, pari a _____ ore

DICHIARA

1. che nel __ trimestre ____ al netto dei servizi di cui ai seguenti punti 2, 3, 4 e 5 sono stati erogati:

_____ treni*Km Regionali, pari a _____ ore

_____ treni*Km Interregionali, pari a _____ ore

2. che, con riferimento a quanto previsto all'art. 5 punto 5 di contratto, nel __ trimestre ____, per lavori programmati sull'infrastruttura non sono stati effettuati i seguenti servizi ferroviari rispetto alla percorrenza trimestrale programmata:

_____ treni*Km Regionali, pari a _____ ore

_____ treni*Km Interregionali, pari a _____ ore;

e di questi, per complessivi _____ treni*km, pari a _____ ore, sono stati assicurati servizi sostitutivi su gomma, i cui costi sono stati adeguatamente documentati con gli allegati alla presente dichiarazione;

3. che, con riferimento a quanto previsto all'art. 6 punto 1 e punto 2 di contratto, nel __ trimestre ____, per cause di forza maggiore (avverse condizioni atmosferiche,



abbattimento barriere da parte di veicoli stradali, disinnesci ordigni bellici, ecc.) e nei casi disposti dall'Autorità Giudiziaria, non sono stati effettuati:

_____ treni*Km Regionali, pari a _____ ore

_____ treni*Km Interregionali, pari a _____ ore.

In tali casi l'Impresa si è impegnata a contenere al massimo le temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi, anche ricorrendo a modalità sostitutive, informando tempestivamente e adeguatamente sia la clientela che la Regione.

4. che, con riferimento a quanto previsto all'art. 6 punto 3 di contratto, nel __ trimestre ____, per guasti tecnici ai rotabili, agli impianti dell'infrastruttura ovvero connessi alla gestione del personale, non sono stati effettuati servizi ferroviari complessivamente:

➤ per cause da imputare al gestore del servizio:

_____ treni*Km Regionali, pari a _____ ore

_____ treni*Km Interregionali, pari a _____ ore;

➤ per cause da imputare al gestore dell'infrastruttura:

_____ treni*Km Regionali, pari a _____ ore

_____ treni*Km Interregionali, pari a _____ ore.

E' stata assicurata però la continuità del servizio con adeguato servizio sostitutivo su autobus come di seguito specificato:

Causa attribuibile al	Treni Regionali					
	Treni*km soppressi	Ore sopresse	Treni*km sostituiti (totale)	Ore sostituite (totale)	Treni*km sostituiti con bus	Ore sostituite con bus
gestore servizio						
gestore infrastruttura						

Causa attribuibile al	Treni Interregionali					
	Treni*km soppressi	Ore sopresse	Treni*km sostituiti (totale)	Ore sostituite (totale)	Treni*km sostituiti con bus	Ore sostituite con bus
gestore servizio						
gestore infrastruttura						

5. che, con riferimento a quanto previsto all'art. 6 punto 6 di contratto, nel __ trimestre ____, a seguito di azioni sindacali del personale del gruppo F.S. S.p.A, non sono stati effettuati servizi ferroviari rispetto alla percorrenza trimestrale programmata come di seguito specificato:

➤ per sciopero del personale del gestore dell'infrastruttura:

_____ treni*Km Regionali, pari a _____ ore



_____ treni*Km Interregionali, pari a _____ ore;

➤ per sciopero del personale del Gruppo F.S. (inclusi gli scioperi Trenitalia):

_____ treni*Km Regionali, pari a _____ ore

_____ treni*Km Interregionali, pari a _____ ore;

Si assicura tuttavia che sono stati sempre garantiti i servizi minimi di legge e, quando possibile, servizi sostitutivi.

L'impresa ha garantito altresì la preventiva ed adeguata informazione alla clientela.

L'impresa dichiara inoltre di aver adempiuto all'obbligo di cui al punto 1 dell'art. 7 di contratto, trasmettendo l'elenco mensile dei treni soppressi, comprensivo degli eventuali servizi sostitutivi su gomma di cui all'art. 5 punto 3 di contratto.

6. che sono stati rispettati gli impegni di manutenzione ciclica secondo la tempistica del turno lineare del materiale rotabile di cui all'Allegato 5 di contratto.
7. che ha adempiuto agli obblighi previdenziali e assistenziali per il personale dipendente dall'impresa esercente il servizio.

Luogo, data e firma



Allegato 9

PERCENTUALE DI RITARDO DEI TRENI REGIONALI

Contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2009 - 31.12.2014
 REPORT PUNTUALITÀ TRENI REGIONALI ANNO ____

MESE	N° Treno	Categoria	N° Giorni di circolazione	Ritardo totale minuti	Ritardo medio minuti	N° Treni con ritardo <= 5'	% Treni con ritardo <= 5'	N° Treni con ritardo <= 15'	% Treni con ritardo <= 15'
MESE DI: _____									
TOTALI MESE									
TOTALI PERIODO									

Dal _____
 Al _____

PERCENTUALE DI RITARDO DEI TRENI INTERREGIONALI

Contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2009 - 31.12.2014

REPORT PUNTUALITÀ TRENI INTERREGIONALI ANNO ____

MESE	N° Treno	Categoria	N° Giorni di circolazione	Ritardo totale minuti	Ritardo medio minuti	N° Treni con ritardo <= 15'	% Treni con ritardo <= 15'
MESE DI: _____							
TOTALI MESE							
TOTALI PERIODO							

Dal _____
 Al _____



**PERCENTUALE DI RITARDO DEI TRENI REGIONALI
NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA (6-9; 17-19)**

Contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2009 - 31.12.2014
REPORT PUNTUALITÀ ORE DI PUNTA TRENI REGIONALI ANNO _____

MESE	N° Treno	Categoria	N° Giorni di circolazione	Ritardo totale minuti	Ritardo medio minuti	N° Treni con ritardo <= 5'	% Treni con ritardo <= 5'	N° Treni con ritardo <= 15'	% Treni con ritardo <= 15'
MESE DI: _____									
TOTALI MESE									
TOTALI PERIODO									

Dal _____
Al _____

**PERCENTUALE DI RITARDO DEI TRENI INTERREGIONALI
NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA (6-9; 17-19)**

Contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2009 - 31.12.2014
REPORT PUNTUALITÀ ORE DI PUNTA TRENI INTERREGIONALI ANNO _____

MESE	N° Treno	Categoria	N° Giorni di circolazione	Ritardo totale minuti	Ritardo medio minuti	N° Treni con ritardo <= 15'	% Treni con ritardo <= 15'
MESE DI: _____							
TOTALI MESE							
TOTALI PERIODO							

Dal _____
Al _____



Allegato 10

PIANO PREVISIONALE DEGLI INVESTIMENTI DI TRENITALIA E REGIONE
--

La Regione e Trenitalia ritengono prioritario, per il miglioramento della qualità dei servizi, l'avvio di investimenti finalizzati alla sostituzione del materiale rotabile attualmente utilizzato per lo svolgimento dei servizi di competenza regionale.

A tal fine, la Regione e Trenitalia si impegnano alla sostituzione e al potenziamento del materiale rotabile secondo le seguenti modalità:

a) La Regione provvederà con propri finanziamenti ad immettere in esercizio:

- n. 20 convogli a trazione elettrica. Così ripartiti:
 - ✓ n. 4 convogli a trazione elettrica con capacità non inferiore a 750 posti complessivi (con rapporto fra posti a sedere e capacità non inferiore al 40%);
 - ✓ n. 16 convogli a trazione elettrica con capacità non inferiore a 450 posti complessivi (con rapporto fra posti a sedere e capacità non inferiore al 40%);

b) Trenitalia si impegna alla messa in esercizio di nuovo materiale rotabile così costituito:

- n. 14 carrozze doppio piano;
- n. 9 convogli a 8 casse di tipo metropolitano;

c) Trenitalia si impegna inoltre al revamping di:

- 316 vetture di tipo Media Distanza;

da utilizzarsi per lo svolgimento dei servizi per tutta la vigenza del Contratto, eventuale proroga inclusa.

Il cronoprogramma degli investimenti di Trenitalia è illustrato in tabella:

				31.12	31.12	31.12	31.12	31.12	31.12	31.12	31.12	31.12	
Esigenze Nuovi Rotabil (N.)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	tot MR
Carrozze doppio piano				2	3	3	3	3					14
Convogli metropolitani						2	2	2	3				9



Rotabili revamping													
<i>Face lft Media Distanza (n.)</i>			50	50	50	50	58	58					316

Trenitalia si impegna ad utilizzare il materiale acquistato dalla Regione esclusivamente per lo svolgimento dei servizi di competenza regionale; Trenitalia si impegna ad assicurare tale materiale uniformemente ai propri mezzi e a garantirne la manutenzione programmata e correttiva.

Il mancato rispetto dei piani di consegna del materiale rotabile da parte di Trenitalia comporta l'applicazione di penali a carico della parte inadempiente, ferma restando una tolleranza di tre mesi sui termini di consegna come da cronoprogramma.

Per ogni giorno di ritardo rispetto a tali termini, la penale applicata sarà pari al valore della quota di ammortamento/giorno del materiale rotabile in oggetto, calcolata su base venticinquennale, del materiale non fornito (previa certificazione del valore di acquisto/revamping dello stesso).

Per quanto attiene la Regione si rimanda alle risultanze di cui all'Allegato 11

Trenitalia si impegna inoltre, a sue spese, a formare il proprio personale ai fini del corretto impiego del materiale rotabile acquistato dalla Regione.

**RELAZIONE SULLE PARTITE ECONOMICHE PREGRESSE REGIONE - TRENITALIA****Valorizzazione condivisa delle partite economiche pregresse Regione-Trenitalia**

Sulla base dell'elenco stilato in data 01 dicembre 2009 e del lavoro preparatorio, le Parti hanno sintetizzato le proprie posizioni relativamente alle singole partite economiche e hanno condiviso una ipotesi di accordo complessivo come di seguito illustrato.

1. Materiale rotabile cofinanziato ma non pagato dalla Regione del Veneto

Premesso:

- che la Regione del Veneto è stata ammessa al finanziamento previsto dalla Legge 211/92 (finanziamento per i sistemi di trasporto ferroviario rapido di massa);
- che con decreto n. 815/211VE del 22/10/1999 è stato approvato il progetto per la realizzazione del primo stralcio denominato del "Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale – primo stralcio funzionale), che prevede la realizzazione di opere civili (sostanzialmente in asset FS spa) e l'acquisto di materiale rotabile per l'importo complessivo di € 303.663.623,67;
- che il contributo dello Stato, così come aggiornato ai sensi del successivo decreto n. 1143/211VE del 9/10/2000, è pari al 60% dell'importo di progetto, pertanto pari ad € 182.198.174,20;
- che la Regione Veneto ha quindi proceduto all'appalto delle opere civili e contestualmente, per quanto riguarda l'acquisto del materiale rotabile, ha concluso con FS spa (oggi Trenitalia), in data 19/2/1999 un accordo per il potenziamento e il miglioramento qualitativo del servizio ferroviario regionale e locale. Detto accordo è stato successivamente modificato in data 3/2/2000, prevedendo l'acquisto in compartecipazione tra Regione e il Gestore del servizio, di materiale rotabile utilizzando le risorse all'uopo disponibili nell'ambito del citato progetto SFMR;
- che con accordo procedurale del 31/7/2002, la Regione del Veneto si impegnava, in esecuzione agli accordi sopra menzionati, ad erogare alla soc Trenitalia (società del gruppo F.S. SpA) un importo totale pari a € 69.721.681,38, così suddiviso: € 53.711.517,51 per l'acquisto di n. 20 convogli tipo TAF; € 16.010.163,87 per l'acquisto di n. 10 convogli diesel per servizi a bassa frequentazione e di n. 6 convogli elettriche per servizi a bassa frequentazione;
- che non è stato possibile, tuttavia, provvedere al pagamento integrale delle somme previste ai sensi degli accordi sopra indicati. Infatti, è stato erogato dalla Regione a Trenitalia solo un importo di € 18.799.031,16, stante che Regione ha dovuto integralmente anticipare con somme proprie i pagamenti degli stati di avanzamento lavori relativi alle opere civili (che ricordiamo interessano prioritariamente l'asset di RFI SpA – altra società nata dallo scorporo delle attività di FS SpA) già appaltate del progetto SFMR, nonostante gli stessi dovessero essere cofinanziati da parte dello Stato ai sensi delle disposizioni sopra citate;
- che la Regione del Veneto ha dovuto far fronte integralmente agli oneri relativi ai lavori già in corso, ivi comprese le somme dovute all'aumento del costo delle opere stesse;



- che la Regione del Veneto ha negli anni reiterato, nei confronti dello Stato, le richieste di svincolo delle somme dovute (tuttora inevase), che avrebbero nel contempo consentito di far fronte agli impegni assunti con Trenitalia per l'acquisto del materiale rotabile in compartecipazione:
 1. nota prot. n. 25117/45.02/20 del 12.06.2003, per lo svincolo della somma di € 12.268.554,18
 2. nota prot n. 730129/42.00.02.03.06 del 26.10.2005, per lo svincolo della somma di € 25.363.606,97
 3. nota prot. n. 13867/42.00.02.03.06 del 09.03.2007, per lo svincolo della somma di € 6.538.505,04
 4. nota prot n. 78733/42.00.02.03.09 del 12.02.2008, per lo svincolo della somma di € 24.318.554,79
 5. nota prot. n. 343335/42.00.02.03.09 del 24.06.2009 per lo svincolo della somma di € 43.620.661,10;

tutto ciò premesso:

- a. La quota del valore del capitale che la Regione avrebbe dovuto garantire per l'acquisto del materiale rotabile sulla base dell'Accordo stipulato tra Regione e Fs del 31.07.2002 pari a 69.721.68,38 euro (lordo IVA), si è ridotto ad un importo residuo pari a 50.922.650,38 euro, alla luce dei 18.799.031,16 già corrisposti (TAB 1.1).
- b. Trenitalia ritiene che tale valore debba essere aggiornato in ragione del costo medio ponderato di tale capitale (WACC, Weighted Average Cost of Capital- inteso come il costo che l'azienda deve sostenere per raccogliere risorse finanziarie presso soci e terzi finanziatori. Si tratta di una media ponderata tra il costo del capitale proprio ed il costo del debito, con "pesi" rappresentati dai mezzi propri e dai debiti finanziari complessivi). La Regione, di converso, sostiene che, in ottemperanza agli accordi siglati tra le parti, il capitale possa al massimo essere aggiornato al saggio legale dalla data di richiesta scritta alla Regione, da parte di Trenitalia, del pagamento delle quote di competenza (art. 5 accordo 31 luglio 2002).
Su tale punto le parti concordano di applicare la metodologia prevista nell'accordo citato; così facendo, il monte capitale più interessi legali, alla data del 31/12/2009 (fissata per tutte le valutazioni oggetto del contenzioso), risulta essere pari a 54.848.653,28 euro.
- c. Alla luce di quanto sopra e delle disponibilità finanziarie della Regione, si concorda di calcolare la quota del capitale relativa al materiale rotabile goduta dalla Regione nel periodo che va dalla messa in servizio dei singoli elementi sino al 31/12/2009, considerando le quote di ammortamento sulla base di una vita utile di 25 anni. Tale valore, aggiornato con gli interessi legali calcolati come sopra indicato, costituirà, al netto della quota di competenza Regionale delle penali applicate da Trenitalia al fornitore per la ritardata consegna dei materiali "TAF", il debito della Regione nei confronti di Trenitalia. Tale debito ammonta a 15.626.338,07 euro. Per quanto concerne la quota di cofinanziamento residuo dal 01/01/2010 a fine vita utile dei beni, le parti concordano che la Regione venga esentata dall'onere del pagamento della quota stessa, quantificata in 39.222.315,21 euro, con l'acquisizione totale dei beni in argomento da parte di Trenitalia (TAB 1.2).

Il prezzo dei servizi a catalogo previsti dallo stipulando contratto relativo al Lotto 1 e confluenza del Lotto 2, calcolato con piena maggiorazione per materiale nuovo (considerando come tale il materiale di età inferiore a 12 anni) per tutti i materiali inizialmente oggetto del cofinanziamento, eccezion fatta per i 7 TAF (su



20 complessivi) che sono stati regolarmente cofinanziati dalla Regione, risulta stimato, a valori anno 2010, in complessivi euro 872.290,83 (così suddivisi: 372.695,59 per il lotto 1 ed euro 499.595,24 per il lotto 2). Le Parti concordano che per il solo periodo 2010-2011-2012 il valore annuo complessivo è stabilito in € 200.000,00.

2. Mancati introiti Trenitalia per libera circolazione Forze dell'Ordine

- a. Con Legge Regionale 25/1998 e successive modifiche e integrazioni, la Regione del Veneto ha disposto, con decorrenza dal 01/01/2005, la libera circolazione sul materiale rotabile ferroviario nel territorio regionale da parte del personale delle Forze dell'Ordine, estendendola successivamente anche ai Vigili del Fuoco.
- b. Sulla base della legislazione regionale vigente e del Regolamento CEE 1191/1969, peraltro richiamato dalla l.r. 25/1998, che ha introdotto il principio per cui il mantenimento dell'obbligo di servizio pubblico deciso dalle autorità competenti comporta la compensazione degli oneri che ne derivano all'impresa di trasporto, Trenitalia ha richiesto il riconoscimento dei mancati introiti derivanti dall'emanazione dell'atto normativo di cui trattasi. Per quanto esposto, Trenitalia ritiene che per il periodo 2006-2009, sulla base dell'indagine effettuata nel periodo di due settimane del mese di novembre 2007, nell'ambito della campagna antievasione della D.R. Veneto, la percentuale di "gratuità" imputabile alle Forze dell'Ordine, comunicata con nota del 25 marzo 2008 prot DPR/DRV/D.260.2008 è pari al 3,77% annuo dei viaggiatori*km. Nel corso di tale campagna, non strettamente finalizzata allo scopo di rilevare la percentuale di "gratuità", sono stati controllati complessivamente 379 treni, tutti almeno un giorno, alcuni anche più volte (da un minimo di 1 ad un massimo di 5, per un totale di 556 convogli), nei giorni feriali (lun-ven) del periodo suddetto. Sono state interessate tutte le relazioni nel territorio regionale (tabella agli atti). La valorizzazione del fenomeno è stata effettuata sulla base del rendimento unitario (euro/viaggiatore*km). I dettagli sono illustrati in TAB 2.1, dalla quale si evince altresì che la richiesta del riconoscimento per i mancati introiti è pari a 13.405.836,37 euro, somma comprensiva degli interessi legali al 31/12/2009.
- c. Con riferimento a detti oneri ove nulla sia previsto dal Contratto di Servizio o non vi sia un provvedimento dell'Ente concedente sulle modalità di determinazione e di imputazione dei suddetti, occorre fare rinvio a quanto previsto dal Reg. CEE n. 1191/69 ed in particolare all'art. 11.2. Invero, nel caso di specie non può trovare applicazione l'art. 33 bis della L.R. 25/98 introdotta con la L.R. 24/2004 del 26.11.2004, che ha previsto che non è dovuto alcun rimborso alle aziende esercenti il pubblico trasporto, in quanto entrato in vigore successivamente alla pubblicazione del bando avvenuta in data 31.12.2003 e alla presentazione delle relative offerte avvenuta in data 23.09.2004. Considerato che trattasi di somme per le quali la Società Trenitalia è ancora in termini per una eventuale azione giudiziaria al fine di ottenere il riconoscimento delle proprie ragioni creditorie, la Regione del Veneto pur applicando quanto previsto dall'art. 11.2. del Reg. CE 1191/69, che partendo dai dati forniti da Trenitalia porterebbe ad un valore paragonabile a quello richiesto da quest'ultima, contesta le determinazioni a cui è giunta la Società. In particolare, la Regione, pur considerando rappresentativo il campione in oggetto (379 treni controllati a fronte di 679 circolanti nel giorno feriale medio invernale del periodo), evidenzia che la scarsa/mancata ripetitività del rilevamento di ogni singolo treno non consente di ottenere un valore medio



settimanale, a differenza di quanto avviene normalmente per le rilevazioni delle frequentazioni; inoltre è totalmente assente la rilevazione nei giorni festivi ed estivi. Ciò non consente di ottenere un risultato più attendibile relativo alla "gratuità" stessa. Pertanto, la Regione indica, come desunto dai dati delle regolatorie riferite al periodo 2004 - 2007, una percentuale di "gratuità" aggiuntiva, in conseguenza dell'introduzione della legge regionale, pari allo 0,6% dei viaggiatori*km annui, la quale ha comportato un mancato introito per Trenitalia pari a 2.135.462,59 euro (capitale +interessi al 31/12/2009) - TAB. 2.2.

Infine, si dà altresì atto che, nonostante il contratto andrebbe a scadere in data 10.12.2011, la Regione del Veneto riconosce a Trenitalia mancati introiti per le "gratuità" solo con riferimento agli anni 2006/09

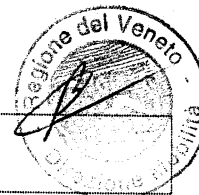
- d. Alla luce di quanto sopraesposto Trenitalia, condividendo le osservazioni in merito alla non esaustività del campionamento di cui sopra, elabora un algoritmo al fine di ponderare i dati che sono posti alla base della valorizzazione economica del fenomeno. Tale algoritmo considera la percentuale stimata da Trenitalia pari al 3,77% valida nei giorni feriali invernali (peso 55%) e la percentuale proposta dalla Regione del 0,6% valida per i giorni festivi, prefestivi ed estivi (peso 45%). Viene così stimata una percentuale di "gratuità" del 2,34% (TAB. 2.3), che comporta un mancato introito per Trenitalia pari a 8.334.168,17 euro, interessi legali al 31/12/2009 inclusi (TAB. 2.4).
- e. Ciò premesso, le Parti, a seguito di contraddittorio, concordano di fissare il valore del riconoscimento a Trenitalia per i mancati introiti derivanti dalle "gratuità" concesse alle FFOO nella misura di **5.234.815,38 euro** complessivi per il periodo 2006-2009 (valore medio di quanto sostenuto da ciascuna delle parti nei precedenti punti 2.c e 2.d), nulla avendo da pretendere Trenitalia dal 1^a gennaio 2010 in poi, pur garantendo il mantenimento della libera circolazione di cui trattasi.

3. Mancati adeguamenti tariffari nel periodo 2006-2008

- a. I contratti in vigore per il periodo 2006-2008 prevedevano che, in caso di raggiungimento di determinati obiettivi nella qualità del servizio erogato, Trenitalia potesse richiedere annualmente e nei tempi indicati l'adeguamento delle tariffe secondo un determinato algoritmo. Tali contratti prevedevano altresì che rimanesse nella facoltà della Regione il riconoscere i succitati adeguamenti.
- b. A tale proposito, Trenitalia ha richiesto annualmente, dal 2005 al 2008, gli adeguamenti di cui trattasi. Il valore complessivo degli adeguamenti richiesti ma non concessi o parzialmente concessi, inclusi gli interessi legali al 31/12/2008 è stimato in 6.279.465,70 euro (TAB 3.1).
- c. La Regione del Veneto, in forza di quanto contrattualmente stabilito, ha ritenuto di non riconoscere o riconoscere parzialmente, gli adeguamenti tariffari richiesti da Trenitalia per le motivazioni di cui alle DD.GG.RR. n. 2523 del 7.08.2006, n. 4218 del 28/12/2006 e n. 2466 del 7/08/2007. Con particolare riferimento all'anno 2008, la Regione ha ritenuto che nulla fosse dovuto a Trenitalia anche in forza della finanziaria statale allora in corso di approvazione, che imponeva il blocco delle tariffe per l'anno 2009.
- Pertanto la posizione regionale complessiva sul punto è che nulla sia dovuto a Trenitalia.



- d. Ciò posto, la Regione del Veneto, dato atto della costante giurisprudenza in materia che prevede che il diritto al riconoscimento degli adeguamenti tariffari sia legato alle risultanze istruttorie, elaborate sulla base del costo del servizio, del costo della vita e dell'efficacia del servizio medesimo, nonché della circostanza per la quale Trenitalia è ancora in termini per proporre eventuale azione giudiziaria al fine di ottenere gli adeguamenti richiesti, ha ritenuto di addivenire ad un accordo sul punto, con riferimento agli anni 2006, 2007 e parzialmente per l'anno 2008.
- e. Le parti, posto quanto rilevato ai punti 3.b e 3.d, e per le motivazioni di cui al punto d, concordano di fissare il valore del riconoscimento a Trenitalia per i minor introiti derivanti dalla mancata o parziale concessione degli adeguamenti tariffari a **3.139.732,85 euro** (valore medio tra quanto sostenuto da ciascuna delle parti).
4. **Materiale rotabile non immesso in esercizio e mancato revamping da parte di Trenitalia**
- a. Il valore del capitale del materiale rotabile (4 complessi Vivalto, 8 Minuetti Diesel, 2 Minuetti elettrici) che Trenitalia, come da offerta di gara "Lotto 2", si era impegnata ad immettere in esercizio e al 31/12/2009 non ancora consegnato, è pari a **58.000.000,00 euro** – TAB 4.1.
- b. Trenitalia, come da offerta di gara, si era altresì impegnata a realizzare operazioni di revamping non effettuate al 31.12.2009. Sulla base di differente documentazione prodotta dalle parti, viene concordato in un valor medio di **113.663,52 euro** per ogni intervento (valore al 2006, aggiornato al tasso di inflazione programmato negli anni di riferimento in cui Trenitalia si era impegnata a garantirne l'effettuazione) – TAB 4.2.
- c. Con analoga metodologia di calcolo rispetto al punto 1, le parti concordano di valorizzare al 31/12/2009 le quote del capitale non goduto dalla Regione (non sono considerati interessi né oneri finanziari). Detta valorizzazione ammonta complessivamente a **5.762.893,00 euro**, di cui **4.786.192,00 euro** relativi al punto 4.a e **976.701,00 euro** per il punto 4.b – TAB 4.3.
5. **Detrazione di corrispettivi e parziale escussione deposito cauzionale**
- a. Con D.G.R. 694 del 24 marzo 2009, la Regione ha disposto di escutere su base anno 2008-2009 l'importo **5.484.900 euro**, in relazione ai maggiori tempi di percorrenza unilateralmente stabiliti da Trenitalia.
- b. Le parti si riportano a quanto già ampiamente argomentato nei propri scritti difensivi nel giudizio instaurato avanti al TAR Veneto.
- c. In analogia alla metodologia già applicata ai punti precedenti, e considerato altresì il rischio legato ad un eventuale esito negativo del giudizio, si è ritenuto opportuno bilanciare i contrapposti interessi in gioco mediante una compensazione complessiva delle partite di debito e credito tra le parti, che fissa, per il punto in questione, nel riporre in capo a ciascuna di esse la metà della somma oggetto del contendere pari a **2.742.450,00 euro** (valore medio di quanto sostenuto da ciascuna delle parti).
6. **Conclusioni finali**
- La sommatoria delle poste sopra richiamate determina un debito complessivo della Regione pari a **15.495.543,30 euro** (TAB 6.1), che verrà estinto con la computazione a catalogo dell'intera maggiorazione per materiale nuovo dei



servizi, seppure effettuati con treni di proprietà della Regione che verranno concessi in uso a Trenitalia presumibilmente nella seconda metà dell'anno 2012. Il predetto debito si stima estinguibile in circa otto anni (TAB 6.2), sulla base di un piano di ammortamento industriale (così come da parametri di catalogo per il calcolo del prezzo del servizio) che tiene conto anche degli interessi legali, salvo l'estinzione anticipata anche parziale da parte della Regione in caso di sopravvenute disponibilità finanziarie regionali.

Nell'ambito della definizione delle partite economiche pregresse, Trenitalia si ritiene compensata degli oneri sostenuti per servizi svolti in occasione dell'adunata nazionale del 10-11 maggio 2008 oggetto di contenzioso tra la Società e l'Associazione Nazionale Alpini per l'importo residuo non corrisposto pari a euro 98.149,60

La presente relazione è da intendersi quale risultanza del lavoro del Tavolo Tecnico istituito dal Protocollo d'Intesa tra Regione del Veneto e Gruppo F.S. S.p.A. del 18 settembre 2009; l'approvazione definitiva è subordinata, per entrambe le Parti, all'accettazione dei contenuti della stessa in sede superiore. Gli allegati del presente accordo sono depositati agli atti presso i competenti uffici delle Parti.

