

**CONTRATTO RELATIVO AI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI
DI INTERESSE NAZIONALE SOTTOPOSTI A REGIME DI OBBLIGO DI SERVIZIO
PUBBLICO PER IL PERIODO 2017-2026**

Tra

il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, con sede in Roma, in piazzale di Porta Pia n. 1, rappresentato dal Ministro pro-tempore Graziano Delrio, nato a Reggio Emilia, il 27 aprile 1960 di seguito, per brevità, denominato “MIT”,

di concerto con

il **Ministero dell'Economia e delle Finanze**, con sede in Roma, Via XX Settembre 97, rappresentato dal Ministro pro-tempore Pier Carlo Padoan, nato a Roma, il 19 gennaio 1950, di seguito per brevità, denominato “MEF”,

e

la società **Trenitalia S.p.A.**, società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, (Codice Fiscale e Partita I.V.A. n. 05403151003, capitale sociale euro 1.654.464.000,00 interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Roma al n. 0540151003, iscritta al R.E.A. al n.883047), rappresentata da Barbara Morgante, nata a Livorno, il 12 settembre 1962, in virtù delle deleghe conferite di seguito, per brevità, denominata “Trenitalia” o anche Società

congiuntamente individuate come “le Parti”.

Le Parti, come sopra costituite,

Premesso

- 1) il Decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112 recante attuazione della Direttiva 2012/34/UE “recast” del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- 2) il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;
- 3) l'articolo 7.2, del predetto Regolamento (CE) n. 1370/2007, che prevede per l'autorità competente, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del Contratto, l'obbligo di pubblicare nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea alcune informazioni in merito ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;

- 4) l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) che istituisce l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481;
- 5) la pubblicazione effettuata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GU/S S249 del 24 dicembre 2015), ai sensi dell'articolo 7.2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, con cui si è data notizia dell'affidamento a Trenitalia del Contratto di Servizio per obblighi di servizio pubblico in materia di trasporto ferroviario passeggeri a media lunga percorrenza, a partire del 1° gennaio 2017 per una durata di 60 mesi dall'aggiudicazione dell'appalto e per una quantità di servizi stimati in 23,5 milioni di Treni*km annui, con un importo annuo di compensazioni statali pari a 242.922.703,00 euro (incluso IVA);
- 6) l'articolo 5.6, del predetto Regolamento (CE) n. 1370/2007, che riconosce all'autorità competente, ove la legislazione nazionale non lo vieti, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto su ferrovia;
- 7) il Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- 8) l'articolo 38, commi 2 e 3, della Legge 1 agosto 2002, n. 166, come modificato dal Decreto Legge 1° ottobre 2007 n. 159 convertito, con modificazioni, con Legge 29 novembre 2007, n. 222, che prevede che i contratti di servizio di trasporto ferroviario sono affidati dal Ministero dei trasporti nel rispetto della normativa comunitaria, hanno una durata non inferiore a cinque anni e sono stipulati, per la parte pubblica, dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze;
- 9) il parere del NARS n. 6 del 5 novembre 2015 il quale, in particolare, chiede di incrementare, da un lato, la qualità dei servizi di trasporto, sia mediante nuovi collegamenti verso aree poco servite che l'eliminazione delle relazioni aventi altra vocazione diversa dalla media e lunga percorrenza di tipo IC e, dall'altro, impone di prevedere nuove iniziative per monitorare ed applicare le regole di puntualità, sicurezza e pulizia dei servizi ferroviari per passeggeri, oltre che porre in essere le azioni necessarie per un riequilibrio economico-finanziario del contratto ed una sua sottoscrizione prima della fine del c.a.;
- 10) la delibera del CIPE n. 111 del 23 dicembre 2015 (G.U. n. 63 del 23 marzo 2016, Serie Generale) con la quale sono state date alcune indicazioni sul nuovo contratto di servizio per il trasporto passeggeri media e lunga percorrenza;
- 11) le risorse stanziare in bilancio a legislazione vigente, sul capitolo 1542 dello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze;
- 12) le richieste del MIT di adeguamento e miglioramento della qualità erogata, che comportano un incremento delle risorse necessarie a copertura dei maggiori oneri sostenuti da Trenitalia, soprattutto per coprire i maggiori investimenti richiesti, e che, in particolare, rispetto alle risorse stanziare, il PEF, di cui all'Allegato 3, non raggiunge l'equilibrio economico entro i cinque anni inizialmente ipotizzati quale durata del Contratto nell'avviso di pre-notifica pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il 24 dicembre 2016 Serie n. GU/S S249;

- 13) che, in ragione di quanto precede, si rende pertanto necessario un allungamento della durata contrattuale a dieci anni, al fine di rispettare il principio generale dell'equilibrio contrattuale riportato anche nel Regolamento (CE) 1370/2007;
- 14) che tale prolungamento, che trova giustificazione nella necessità che sia garantito il raggiungimento dell'equilibrio nel PEF su base decennale, è pienamente rispettoso del termine massimo stabilito dalla vigente normativa europea;
- 15) l'aggiornamento dell'Avviso di pre-notifica pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il 24 dicembre 2016 Serie n. GU/S S249, inviato in pubblicazione il 16 dicembre 2016 e della precedente nota del MIT n. 6544 del 06/12/2016 che comunica in via preventiva alla Commissione europea l'intenzione di procedere con le modifiche dell'avviso di cui alla GUUE n. S.249-IT/2015;
- 16) la legge di bilancio approvata dal Parlamento in data 9 Dicembre 2016;
- 17) l'asseverazione – da parte di un soggetto indipendente – del PEF allegato al presente Contratto con la quale sono verificati i criteri di allocazione dei costi comuni rispetto ai criteri definiti nel sistema di controllo di Trenitalia . In successiva sede, in occasione delle rendicontazioni certificate che la Società è tenuta a fornire ai sensi del presente Contratto, per i dati consuntivi dovrà essere verificata la coerenza con i dati desumibili dalla contabilità generale della Società stessa;
- 18) che ai sensi dell'articolo 20.4, lo schema di contratto è stato trasmesso al CIPE prima del 31 dicembre 2016 e che pertanto gli obblighi negoziali conseguenti, in particolare in merito all'erogazione dei servizi, risultano instaurati in capo alla Società a decorrere dal 1° gennaio 2017;
- 19) il parere del NARS n. 1 del 22/02/2017 con il quale è stato espresso parere favorevole in merito al presente schema di Contratto;
- 20) la Delibera CIPE n. 12 del 03/03/2017, in corso di registrazione, con la quale è stato espresso parere favorevole in merito al presente schema di Contratto;

convengono e stipulano quanto segue

1 PREMESSE E ALLEGATI

- 1.1 Le premesse e gli Allegati di seguito indicati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto secondo le modalità descritte dal contratto e sono pienamente vincolanti tra le Parti:
 - a) All. n. 1: Offerta Programmata per l'anno 2017;
 - b) All. n. 2: Assetto dei Servizi;
 - c) All. n. 3: Piano Economico Finanziario; schemi e criteri di Contabilità Analitica Regulatoria;
 - d) All. n. 4: Tariffe massime e agevolate;
 - e) All. n. 5: Obiettivi di qualità erogata e relativo sistema di Penali ed Incentivi;

- f) All. n. 5a: Qualità percepita e determinazione del parametro Az;
- g) All. n. 6: Schemi fornitura dati;
- h) All. n. 7: Criteri di ridefinizione degli assetti ed equilibri economico-contrattuali;
- i) All. n. 8: Piano degli Investimenti;
- j) All. n. 9: Materiale rotabile utilizzato per i servizi.

2 DEFINIZIONI

2.1 Salvo diversa specifica indicazione, i seguenti termini o i corrispondenti termini al singolare o al plurale, a seconda del caso, con iniziale maiuscola avranno il significato qui di seguito indicato:

- a) **Società:** Trenitalia S.p.A.;
- b) **MIT:** il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- c) **MEF:** il Ministero dell'economia e delle finanze;
- d) **Ministeri:** il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;
- e) **Contratto:** il presente Contratto;
- f) **Servizi di Trasporto:** i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico oggetto del Contratto;
- g) **IC, ICN e AV:** rispettivamente servizi di trasporto ferroviario passeggeri di tipo Inter City, Inter City Notte e Alta Velocità;
- h) **Evento Treno:** un viaggio tra due stazioni di origine e destinazione in un unico senso di marcia;
- i) **Numero Treno:** codice identificativo di uno specifico Servizio di Trasporto caratterizzato da un tipo di materiale rotabile, un orario, una periodicità, una composizione del treno;
- j) **Fermate Intermedie:** fermate del treno tra la stazione di origine e quella di destinazione;
- k) **Tempi di Percorrenza:** tempo di viaggio tra le fermate del treno;
- l) **Offerta:** un ammontare quantitativo di Servizi di Trasporto espresso in termini di Treni*km;
- m) **Offerta Programmata:** un elenco di Servizi di Trasporto con indicazione dell'origine e della destinazione del collegamento, della tipologia di materiale rotabile utilizzato, dell'articolazione in treni giorno o treni notte nonché del numero declinato per uno specifico anno o periodo di riferimento con la specificazione dell'effettivo numero di Eventi Treno e di Treni*km erogati per tale anno/ periodo, nonché con l'indicazione delle Fermate Intermedie e dei Tempi di Percorrenza;
- n) **Orario Ufficiale:** l'Offerta Programmata declinata in termini di orari di partenza e arrivo dei treni nelle stazioni servite dai treni;
- o) **Condizioni Generali di Trasporto:** il documento riportante le condizioni generali di Contratto tra la Società e l'utente per l'utilizzo del servizio di trasporto ferroviario;

- p) **Contabilità Analitica Regulatoria:** un sistema di contabilità per centri di costo e di ricavo che consenta di individuare costi e ricavi riferibili a ciascun singolo Servizio di Trasporto, utilizzando criteri oggettivi, trasparenti e predefiniti tra le Parti, di allocazione dei costi ed assicurando, anche attraverso riclassificazione delle partite contabili, la piena e trasparente rispondenza al bilancio civilistico;
- q) **Tariffa massima:** la tariffa massima applicabile agli utenti per un determinato servizio, all'acquisto o alla prenotazione, al netto dell'IVA, inclusiva di qualsiasi altro servizio, tra cui quelli di prevendita e/o prenotazione;
- r) **Treno*Km:** ogni chilometro percorso da un treno nell'esercizio dei Servizi di Trasporto;
- s) **Carta dei Servizi:** la carta dei servizi di cui al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998 recante lo "Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)";
- t) **Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria:** il gestore dell'infrastruttura di cui al Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;
- u) **Il Periodo Contrattuale:** è il periodo contrattuale 2017-2026. Per gli effetti del presente Contratto ed, in particolare, per la programmazione dei servizi, il Periodo Contrattuale è diviso in un primo periodo che va dal 2017 al 2021, ed in un secondo periodo finale che va dal 2022 al 2026, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 6.2; ;
- v) **Piano economico-finanziario o PEF:** il piano economico-finanziario di cui all'Allegato 3;
- w) **Tasso di Copertura:** il rapporto, per un determinato Servizio di Trasporto, tra i ricavi (tariffari e accessori) e i costi riconosciuti per il servizio stesso, determinati in ragione dei criteri di cui all'Allegato 3;
- x) **Prospetto Informativo della Rete:** documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione del canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità, e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura.

3 OGGETTO

- 3.1 Il presente Contratto disciplina il complesso delle obbligazioni intercorrenti tra i Ministeri e la Società relativamente ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, per il periodo 2017-2026.
- 3.2 Il presente Contratto sostituisce a tutti gli effetti ogni precedente atto fra le Parti relativo ai servizi di cui al precedente comma 1 del presente articolo. Relativamente a tali servizi, le Parti non possono vantare alcun diritto, pretesa, interesse, aspettativa non previsti e disciplinati dal presente Contratto.

4 OBBLIGHI DELLA SOCIETÀ

- 4.1 La Società, direttamente o avvalendosi di soggetti terzi in possesso delle previste autorizzazioni e di adeguate capacità tecnico-produttive, provvede ad erogare un'Offerta di Servizi di Trasporto stimati in 25,1 milioni di Treni*km per il decennio 2017-2026 come da PEF allegato, da verificarsi annualmente nel corso delle rendicontazioni certificate fornite periodicamente da Trenitalia.
- 4.2 La Società provvede a programmare, realizzare e coordinare tutte le attività necessarie alla erogazione dell'Offerta curando e garantendo, salvo quanto previsto ai successivi art. 7.7:
- a) la declinazione dell'Offerta in Offerta Programmata e Orario Ufficiale, oltre alla richiesta di tracce;
 - b) la manutenzione ordinaria e straordinaria del materiale rotabile, che deve rispondere a caratteristiche di sicurezza, pulizia ed efficienza operativa inclusi gli adeguamenti tecnologici;
 - c) le revisioni periodiche del materiale rotabile, incluso l'adeguamento di cui all'Allegato n. 8;
 - d) il livello ottimale delle condizioni di sicurezza;
 - e) le attività amministrative e commerciali a supporto della gestione dei servizi.
- 4.3 La declinazione dell'Offerta in un'Offerta Programmata avviene, per ciascun anno, secondo quanto specificato all'articolo 7.
- 4.4 I Servizi di Trasporto sono erogati secondo l'assetto dei servizi definito nell'Allegato 2 e gli obiettivi di qualità erogata definiti nell'Allegato 5.
- 4.5 La Società si obbliga ad applicare tariffe all'utenza nei limiti di quanto disciplinato all'articolo 10, all'Allegato 4 e secondo adeguati modelli di *pricing* in grado di seguire la domanda di servizi ferroviari passeggeri a media e lunga percorrenza, dando evidenza anticipatamente ai Ministeri dei criteri alla base delle politiche di *pricing* adottate dalla Società, le quali dovranno tendere a massimizzare i coefficienti di riempimento dei treni. Fermo restando l'invarianza di corrispettivo la Società si assume il rischio delle politiche commerciali adottate. Qualora siano i Ministeri a proporre ulteriori agevolazioni tariffarie, oltre a quelle già previste all'Allegato 4C, gli eventuali minori ricavi, qualora presenti, troveranno copertura nell'ambito del presente Contratto attraverso uno specifico accordo fra le Parti in fase di modifica del medesimo Allegato 4C o durante la revisione contrattuale di cui all'art. 12. Inoltre, ferma restando la necessità che la Società garantisca l'equilibrio della gestione del servizio e l'assetto dell'offerta e comunque senza che si determini un incremento del corrispettivo a carico dello Stato, così come previsto al successivo art. 8.7, la Società è delegata ad autorizzare riduzioni tariffarie e rilasciare allo scopo tessere o sconti ad apposite categorie di utenti o di associazioni richiedenti, previa intesa con i Ministeri vigilanti. La Società si assume il rischio derivante dall'adozione di politiche di *pricing*, riduzioni tariffarie, sconti o rilascio di tessere ed eventuali minori ricavi restano a carico della Società, qualora tali iniziative non siano adottate su proposta dei Ministeri vigilanti.
- 4.6 La società si impegna a fornire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze, entro quattro mesi dalla sottoscrizione del

Contratto, ogni informazione utile su: materiale rotabile, personale addetto ai servizi, costi di bigliettazione ed indicazione dei relativi servizi e beni essenziali, oltre alla composizione minima di ogni collegamento previsto in Offerta. Tali informazioni dovranno essere aggiornate ogni anno in sede di rendicontazione ed essere funzionali all'eventuale procedura di gara per lo svolgimento dei medesimi servizi, nel periodo successivo, anche sulla base di eventuali prescrizioni al riguardo formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

- 4.7 La Società effettua le attività di cui al comma 2 del presente articolo, dopo che siano state condivise tra le Parti le tipologie di materiale rotabile da utilizzare per tali scopi.

5 ULTERIORI OBBLIGHI DELLA SOCIETÀ

5.1 La Società provvede a:

- a) coordinare le Condizioni Generali di Trasporto alle prescrizioni del presente Contratto prevedendo condizioni agli utenti, per i servizi pubblici, in nessun caso peggiorative rispetto a quelle previste nel Contratto, nonché a pubblicare il documento per via telematica;
- b) coordinare la Carta dei Servizi alle prescrizioni del Contratto, prevedendo impegni nei confronti degli utenti, per i servizi pubblici, in nessun caso inferiori rispetto a quelli previsti nel Contratto, nonché a pubblicare il documento per via telematica;
- c) effettuare a proprio carico la rilevazione dei dati necessari alla individuazione dei valori degli indicatori di qualità erogata di cui all'Allegato 5, secondo metodi e criteri concordati con il MIT e avvalendosi di sistemi di rilevazione adottati al proprio interno, purché certificati;
- d) monitorare, per l'intera durata del Contratto, anche avvalendosi di società terze di rilevazione, la qualità del servizio percepita dagli utenti relativamente ai Servizi di Trasporto. I relativi risultati verranno considerati ai fini del calcolo degli Incrementi tariffari ammissibili;
- e) trasmettere ai Ministeri i dati specificati in Allegato 6, secondo le modalità e periodicità ivi previste e conformemente alle direttive impartite dai Ministeri al riguardo. I Ministeri e la Società possono, d'intesa, procedere alla variazione della tipologia dei predetti dati, senza necessità di modifiche del presente Contratto;
- f) comunicare tempestivamente al MIT le variazioni e interruzioni temporanee dei Servizi di Trasporto, dovute a cause impreviste o imprevedibili;
- g) trasmettere al MIT, in relazione ai precedenti alinea, entro i 45 giorni successivi ad ogni trimestre solare, anche su supporto informatico, una relazione sul servizio e sulla qualità erogata nel trimestre, corredata dai risultati delle indagini, insieme alla documentazione esplicativa di dettaglio, nonché da idonea e completa documentazione attestante i servizi effettivamente resi, inclusa pulizia bordo treno, e quanto necessario per la verifica del rispetto degli obblighi contrattuali inclusi gli obiettivi di qualità erogata e gli Assetti di Servizio, nonché contenente i risultati calcolati a scorrimento per l'anno solare che termina nel trimestre; qualora i dati comunicati dovessero essere oggetto di successiva validazione da parte di altro soggetto, la Società si impegna ad aggiornare le Relazioni sulla qualità erogata ed i

correlati documenti di dettaglio condivisi con il MIT sul server “FTP” della Società e specificati in Allegato 6;

- h) adottare e mantenere un sistema di Contabilità Analitica Regulatoria, secondo gli schemi e i criteri individuati nell’Allegato 3;
- i) trasmettere ai Ministeri, entro i 90 giorni successivi all’approvazione del bilancio di esercizio, le risultanze della Contabilità Analitica Regulatoria certificata da revisore contabile che attesti l’entità dei ricavi, dei costi e degli oneri sopportati dalla Società per la prestazione degli obblighi di servizio di cui al presente Contratto, rilevati, secondo gli schemi della Contabilità Analitica Regulatoria di cui alla precedente lett. h) e le direttive impartite dai Ministeri al riguardo;
- j) effettuare un livello di investimenti adeguato a garantire, il rinnovo del materiale rotabile ed una progressiva inclusione su ogni treno di tipo IC Giorno, di almeno un posto ed un bagno per Persone a Ridotta Mobilità (PRM). Tale importo dovrà corrispondere, per ciascun anno, a quanto desumibile nel Piano Economico-Finanziario di cui all’allegato 3, in particolare al rigo a2.
- k) comunicare ai Ministeri, per ogni anno di durata del Contratto, i dati relativi agli investimenti in materiale rotabile programmati ed effettivamente sostenuti, secondo le modalità specificate in Allegato 8. Nel comunicare tali dati, la Società evidenzierà le eventuali ragioni di disallineamento rispetto al piano e le eventuali modalità di recupero nell’anno successivo;
- l) effettuare interventi di manutenzione di importo minimo, per ciascun anno, pari a quanto indicato nel PEF, rigo c3;
- m) consentire i servizi ispettivi, di vigilanza, monitoraggio e verifica bordo treno degli obblighi di cui al Contratto anche mediante il rilascio di massimo 50 titoli di viaggio nominativi denominate “carte di libera circolazione” – CLC, secondo l’elenco indicato dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, nonché di massimo 30 tessere non nominative, accompagnate da un’attestazione di attività di servizio nominativa rilasciata di volta in volta dalla medesima Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie. Le tessere non nominative sono valide solo per l’accesso ai treni utilizzati per i servizi oggetto del presente Contratto. E’ inoltre consentito l’accesso, agli impianti produttivi della Società o di terzi di cui la Società si avvale ai sensi dell’articolo 4.1, e ivi di prendere visione ed estrarre copia di tutti gli atti e di tutta la documentazione all’uopo necessaria per l’espletamento del proprio incarico, nonché di effettuare fotografie e filmati. Le attività di ispezione, vigilanza e controllo di cui alla presente lettera sono espletate per i servizi e per gli scopi strettamente connessi all’esecuzione del Contratto, compatibilmente con le risorse finanziarie, strumentali ed umane disponibili. I funzionari incaricati sono tenuti all’obbligo di presentazione presso la portineria dell’impianto per l’adempimento di tutti gli obblighi di sicurezza (ove la portineria sia presente, ovvero sia presenziata, è vietato l’accesso libero da varchi diversi) nonché all’obbligo di riservatezza ai sensi di legge ed a presentare le adeguate credenziali di riconoscimento;
- n) fornire tempestiva collaborazione ai funzionari o ai terzi designati dai Ministeri per l’espletamento, secondo le rispettive competenze, delle attività e direttive di cui agli alinea c), d), h), i), k);
- o) destinare annualmente, in caso di mutamento del quadro regolatorio che lo consenta, la quota dello 0,15% dell’ammontare dello stanziamento di bilancio alla

finalità di consentire studi di monitoraggio sui servizi prestati e valutazione del bacino di traffico soggetto a obblighi di servizio pubblico, nonché all'espletamento e all'effettuazione di ispezioni e controllo a bordo treno anche mediante ricorso a terzi e all'utilizzo di applicazioni innovative. In tale limite dello 0,15%, riportata al rigo e.3.1. del PEF, non rientrano i costi di cui ai punti c) e d) che restano a carico della Società. Diversamente, dette risorse sono trasferite alla Società per essere accantonate in un fondo ed essere utilizzate per ulteriori interventi specifici per migliorare la qualità dei servizi oltre quelli già previsti nel presente contratto. Si applica quanto previsto dal periodo precedente anche per le risorse eventualmente non utilizzate per le finalità di cui al primo periodo.

6 DURATA

- 6.1 Il contratto ha una validità di anni 10 (dieci) dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2026.
- 6.2 Alla scadenza del Contratto, nelle more del rinnovo del Contratto stesso o del completamento delle procedure per l'affidamento dei nuovi servizi, la Società si impegna, su richiesta dei Ministeri da presentarsi tempestivamente e, in ogni caso, almeno dodici mesi antecedenti la scadenza, a proseguire nell'erogazione dei servizi ai medesimi patti e condizioni del presente Contratto, per un congruo periodo di tempo, comunque non superiore a 24 mesi, nel rispetto delle previsioni del Regolamento CE n. 1370/2007.

7 PROGRAMMAZIONE DELL'OFFERTA

- 7.1 La declinazione, per ciascun anno, dell'Offerta in Offerta Programmata e l'eventuale variazione della medesima Offerta Programmata sono approvate dal MIT. L'Offerta è elaborata dalla Società, conformemente ai limiti di cui all'articolo 4.1, sulla base della proposta del MIT ovvero tenendo conto delle direttive del MIT in merito ai criteri da seguire e alle priorità da attribuire ai diversi Servizi di Trasporto. La Società è tenuta a valutare la fattibilità tecnica ed economica delle richieste e la disponibilità di tracce con il Gestore dell'Infrastruttura. In sede di formulazione della proposta dell'Offerta la Società dà anche evidenza al MIT dei servizi, svolti in continuità nel corso dell'intero ultimo anno e non ricompresi tra quelli in regime di Obblighi di Servizio Pubblico (OSP), che intende sopprimere, nell'anno cui l'Offerta programmata si riferisce, fra quelli svolti prevalentemente su linea convenzionale e con percorso, fermate e tempi di percorrenza paragonabili ai servizi oggetto del presente Contratto.
- 7.2 Al fine dell'elaborazione dell'Offerta Programmata relativa al cambio orario di dicembre di ciascun anno, la Società e il MIT si incontreranno preferibilmente nel mese di gennaio del medesimo anno, per definire gli aspetti relativi alla pianificazione ed alla richiesta delle tracce, e nel mese di giugno per verificare le assegnazioni provvisorie da parte del Gestore dell'Infrastruttura e per condividere e formalizzare la proposta di programma di esercizio, da consegnare in forma definitiva, a cura della Società, entro il mese di novembre.

- 7.3 La Società, nel procedere con il progressivo miglioramento dei livelli qualitativi del materiale rotabile, così come previsto nell'Allegato 9, a partire dal 2018 ne terrà conto nella elaborazione dell'Offerta Programmata, ai fini della pianificazione e richiesta di tracce al Gestore dell'Infrastruttura. A partire dal 2019, qualora la Società dovesse rendere disponibile per lo svolgimento dei servizi oggetto del Contratto, materiale rotabile adatto al transito su linee ad alta velocità, le Parti avvieranno procedure per la ridefinizione dell'Offerta Programmata, adeguando nel contempo il PEF di cui all'Allegato 3, garantendone l'equilibrio. Fermo restando l'ammontare complessivo dell'Offerta di Servizi di Trasporto stimati in 25,1 milioni di Treni*km di cui all'art. 4.1 e la necessità che sia comunque garantito l'equilibrio economico finanziario nei medesimi termini riportati nel PEF allegato, a partire dall'anno 2019, il MIT, nell'atto di rimodulazione dell'offerta programmata, si riserva la facoltà di inserire una coppia di collegamenti Intercity sulla relazione Roma–Genova, via Direttissima, e una coppia di collegamenti Intercity sulla relazione Roma–Taranto con utilizzo del materiale rotabile previsto in *asset* del servizio universale.
- 7.4 L'Offerta Programmata è considerata conforme ai limiti di cui all'articolo 4.1 anche in caso di scostamento, per difetto o per eccesso, non superiore all'1% (uno per cento) annuo, non cumulabile; per il solo anno 2017 detto scostamento si intende pari all'1,5% (uno virgola cinque per cento).
- 7.5 La Società comunica al MIT l'Orario Ufficiale, per la parte relativa ai Servizi di Trasporto oggetto del Contratto, relativo a ciascuna Offerta Programmata.
- 7.6 Le Parti si danno reciprocamente atto che l'Offerta Programmata per l'anno 2017 corrisponde all'Allegato 1, salvo successive modifiche in accordo con quanto previsto ai precedenti commi 1 e 2 del presente articolo.
- 7.7 Ferme restando le risorse disponibili a legislazione vigente, nel periodo contrattuale il MIT potrà avvalersi della facoltà di affidare con procedura ad evidenza pubblica, quota dei servizi forniti dalla Società, nel valore massimo del 10% (dieci per cento) del volume dei treni*km di cui all'articolo 4.1. Il MIT comunicherà alla Società, a mezzo posta certificata 6 mesi prima dell'avvio della procedura di gara, l'intenzione di avvalersi di tale facoltà, indicando la tipologia di servizi che intende affidare ed il relativo volume. In caso di affidamento della quota dei servizi ad un soggetto terzo, il corrispettivo da erogare alla Società di cui all'articolo 9.1, sarà ridotto di un importo corrispondente al valore dei servizi oggetto di affidamento, come risultante dall'effettivo affidamento dei servizi. Adeguate clausole sociali e contrattuali dovranno essere previste nel caso in cui i diversi servizi fossero affidati a soggetti terzi. L'avvio della procedura di gara dovrà essere preceduta da un accordo tra le parti all'interno del quale oltre a disciplinare le modalità di subentro del nuovo affidatario, anche sulla base di quanto previsto dal successivo articolo 17, andranno verificati, sulla base delle regole previste nel presente contratto, i riflessi di carattere economico sul PEF. Resta fermo che in caso di mancata aggiudicazione della procedura di gara la società resta obbligata a proseguire i servizi già in essere.

8 VARIAZIONI E INTERRUZIONI DEL SERVIZIO

- 8.1 Fatto salvo quanto previsto agli articoli 7 e 16, la prestazione dei Servizi di Trasporto di cui all'articolo 4 non può essere variata né interrotta dalla Società per nessun motivo, salvo che ciò dipenda da eventi non imputabili alla Società né prevedibili o evitabili con l'applicazione della normale diligenza, quali le variazioni e le interruzioni dovute a caso fortuito, forza maggiore o a disposizioni delle Autorità pubbliche o del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria. Il servizio deve essere comunque ripristinato appena possibile.
- 8.2 Con l'eccezione della fattispecie di cui all'articolo 16, la Società non potrà invocare l'inadempimento di alcun altro obbligo dei Ministeri previsto nel presente Contratto quale causa di sospensione dei Servizi di Trasporto di cui all'articolo 4.
- 8.3 La Società garantisce, in caso di sciopero del personale ferroviario, l'erogazione della quantità di servizio minimo riportato nell'Orario Ufficiale e comunicato al MIT, secondo quanto stabilito dalla legge 12 giugno 1990, n. 146 e successive modificazioni ed integrazioni.
- 8.4 Le variazioni e interruzioni del servizio, di cui al precedente comma 3 del presente articolo, non rilevano ai fini dei conteggi relativi agli obiettivi di cui all'Allegato n. 5.
- 8.5 Le interruzioni e le variazioni dei servizi dipendenti da eventi non imputabili alla Società non comportano riduzioni del corrispettivo se la Società assicura la continuità dei Servizi di Trasporto anche in forma sostitutiva, potendo utilizzare modalità di trasporto alternative utili a garantire il raggiungimento delle destinazioni previste; qualora la Società non assicuri la continuità dei Servizi di Trasporto anche in forma sostitutiva, si applica una riduzione del corrispettivo pari a 3 (tre) euro, in ragione dei mancati Treni*km erogati. Qualora, per disposizione dell'Autorità pubblica, non sia possibile erogare il servizio in forma sostitutiva, la riduzione del corrispettivo si applica limitatamente all'eventuale minore pedaggio non corrisposto al Gestore dell'Infrastruttura, per effetto del mancato utilizzo della stessa.
- 8.6 Le interruzioni e le variazioni dei servizi dipendenti da eventi imputabili alla Società, ferma restando l'applicazione delle penali di cui all'articolo 14.18, comportano riduzioni del corrispettivo pari al valore del costo corrente unitario dell'offerta a Treno*km escluso il pedaggio (indicato nel PEF al punto h 2.3) maggiorato del 5%, in ragione di ciascun Treno*km non erogato, se la Società non assicura la continuità dei Servizi di trasporto anche in forma sostitutiva, utilizzando modalità di trasporto alternative utili a garantire il raggiungimento delle destinazioni previste. Nel caso di svolgimento del servizio sostitutivo si applicherà una riduzione di corrispettivo pari al 50% del costo corrente unitario dell'offerta a Treno*km escluso il pedaggio (indicato nel PEF al punto h 2.3). In ogni caso, la riduzione del corrispettivo dovrà anche tenere conto dell'eventuale minore pedaggio non corrisposto al Gestore dell'Infrastruttura.
- 8.7 In ogni caso, qualora il quadro regolatorio lo permetta e comunque con il vincolo che sia assicurato il rispetto della condizione di equilibrio economico del Contratto nei medesimi termini riportati nel PEF allegato, il MIT può avanzare richiesta alla Società di attivare obblighi di natura tariffaria, oltre a quelli già esistenti.

- 8.8 Al fine di verificare l'effettivo miglioramento dei servizi sostituiti, in termini di qualità e di congruità dei costi, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta un metodo di valutazione basato sulle pratiche in uso nel settore ferroviario in ambito Europeo o su analoghi settori di trasporto passeggeri.

9 CORRISPETTIVI, FATTURAZIONE E MODALITA' DI PAGAMENTO

- 9.1 Per l'adempimento degli obblighi di cui al presente Contratto, alla Società è riconosciuto un corrispettivo onnicomprensivo pari, al lordo dell'IVA del 10%, ad:
- a. euro 347.922.703,00 nell'anno 2017;
 - b. euro 365.922.703,00 nell'anno 2018;
 - c. euro 365.922.703,00 nell'anno 2019;
 - d. euro 365.922.703,00 nell'anno 2020;
 - e. euro 365.922.703,00 nell'anno 2021;
 - f. euro 365.922.703,00 nell'anno 2022;
 - g. euro 365.922.703,00 nell'anno 2023;
 - h. euro 365.922.703,00 nell'anno 2024;
 - i. euro 365.922.703,00 nell'anno 2025;
 - j. euro 365.922.703,00 nell'anno 2026.
- 9.2 Per gli ultimi cinque anni di vigenza del Contratto il corrispettivo viene modificato soltanto qualora ne ricorrano le condizioni ai sensi del successivo articolo 12.
- 9.3 Il corrispettivo annuo, per una quota parte pari al 90% (90 per cento), potrà essere fatturato *pro quota* con cadenza mensile posticipata. La quota parte residua potrà essere fatturata, a decorrere dal mese di aprile dell'anno successivo a quello di riferimento, al netto delle penali di cui all'articolo 14 e delle decurtazioni di cui all'articolo 8, commi 5 e 6, fatti salvi eventuali conguagli da effettuarsi a seguito di verifiche operate sulle spese in conto capitale riguardanti il tipo di materiale rotabile effettivamente utilizzato e necessario per gli adempimenti contrattuali.
- 9.4 L'ammontare delle penali, al netto degli incentivi, irrogate ai sensi dell'articolo 14 è dedotto, in via principale, dalla fattura relativa alla quota parte residua di cui all'articolo 9.3. In caso di incapienza di tale fattura, l'ammontare residuo è dedotto dalla prima fattura utile ovvero liquidato da parte della Società ai Ministeri.
- 9.5 Il pagamento dei corrispettivi avverrà, a mezzo bonifico, sul conto corrente n. 20302 (Ord. 57) intestato alla Società, codice IBAN IT65B0100003245350200020302. Le fatture saranno intestate al MEF, Via XX Settembre, 97 Roma, P.IVA 80226750588.
- 9.6 I corrispettivi saranno corrisposti entro 60 giorni solari dalla data fine mese di ricevimento della fattura ed il MEF darà annuale informativa dei versamenti avvenuti al MIT.
- 9.7 Ai fini di quanto previsto nell'articolo 5 del Decreto legislativo 9 ottobre 2002 n. 231 e successive modifiche, in caso di ritardo nei pagamenti il tasso di mora viene fissato in

misura pari al tasso BCE stabilito semestralmente e pubblicato con comunicazione del MEF sulla Gazzetta Ufficiale.

- 9.8 Le prestazioni per obblighi ed oneri derivanti alla Società dall'esecuzione del Contratto, dall'osservanza di leggi e regolamenti tecnici, nonché dalle disposizioni regolatorie, tecniche e/o di sicurezza note al momento della sottoscrizione del presente Contratto, sono compresi nel corrispettivo, previsto all'art. 9.1. Eventuali oneri che dovessero derivare da leggi, regolamenti tecnici, nonché disposizioni regolatorie, tecniche e/o di sicurezza, che dovessero intervenire successivamente alla stipula del presente atto, saranno oggetto di negoziazione tra le Parti, ferma la necessità di assicurare il rispetto della condizione di equilibrio economico del Contratto nei termini riportati al successivo art. 11. . In presenza di una eventuale revisione contrattuale, secondo quanto previsto al successivo articolo 12, la stessa dovrà essere sottoposta al parere del NARS.
- 9.9 Il Contratto, nella sua globalità e avuto riguardo alla sua durata complessiva, non potrà prevedere sovra-compensazioni oltre il ragionevole utile di impresa da intendersi assicurato con la remunerazione del capitale investito di cui al PEF. Nel presente periodo contrattuale, eventuali eccedenze andranno recuperate anche mediante l'attivazione di eventuali nuovi servizi, investimenti e/o ulteriori riduzioni tariffarie negli anni successivi. Eventuali sotto-compensazioni saranno oggetto della revisione contrattuale prevista dal successivo articolo 12. La verifica delle compensazioni adeguate ai sensi del Regolamento 1370/2007 avverrà ad opera dei Ministeri sulla base delle risultanze derivanti dall'esame delle certificazioni ricevute, delle rendicontazioni fornite dalla Società e delle attività, anche di monitoraggio, di cui all'articolo 5.1, lettera o).

10 TARIFFE MASSIME

- 10.1 Fino al 31 dicembre 2018 restano in vigore tutte le tariffe massime indicative vigenti al momento della stipula del Contratto come specificate nell'Allegato 4B: IC Corsa semplice; ICN Corsa semplice; Supplemento Notte; IC abbonamento. Fermo restando che la Società potrà adottare nel corso del Contratto adeguate politiche di *pricing* differenziate per relazione e/o per tipologia di servizi a "qualità maggiore", mantenendo come tetto il livello massimo di tariffe approvate all'Allegato 4 del presente Contratto, sarà cura della Società effettuare, a partire dal 1 novembre 2018, richiesta di incremento tariffario, fornendo contestualmente tutti i dati necessari alla relativa valutazione da parte dei Ministeri, per incrementi a valere dal 1 gennaio 2019. Eventuali minori ricavi derivanti dall'attuazione di politiche di *pricing* restano a carico della Società.
- 10.2 La Società, fatto salvo quanto disposto dagli articoli 7 e 16, sarà libera di sostituire i servizi sopra indicati con altri di qualità maggiore. Qualora ciò comporti un aumento della tariffa applicata la Società è obbligata a comunicare tale variazione ai Ministeri, almeno trenta giorni prima dell'eventuale sostituzione; scaduto tale termine, in assenza di comunicazioni da parte dei Ministeri, le sostituzioni saranno da considerarsi come autorizzate. La Società può applicare all'utenza annualmente incrementi tariffari non superiori al 6,5% (sei virgola cinque per cento) delle tariffe. Gli incrementi sono applicabili secondo i criteri e le modalità descritti nell'Allegato 4A. È in ogni caso facoltà della Società applicare tariffe differenziate e politiche di *pricing* adeguate per singola relazione, purché nei limiti delle tariffe massime di cui all'Allegato 4B.

- 10.3 Le percentuali di incremento tariffario applicabili all'utenza rispetto ai valori al 31 dicembre 2017 - secondo i criteri e le modalità descritte nell'allegato 4A - sono così calcolati tenendo conto che il valore di I_n potrà al massimo essere pari ad 0,065 previa verifica da parte del MIT dei fattori pertinenti indicati nella formula e del raggiungimento degli obiettivi prefissati:

$$I_n = \prod_{z=2019}^n (1 + A_z + \Delta p_z + \Delta \text{pedaggi}_z) - 1 \leq 0,065 = 6,5\%$$

$$\Delta \text{pedaggi}_z = \gamma_z \cdot \frac{P_{z-1} - P_{z-2}}{P_{z-2}}$$

Ove,

I_n percentuali di incremento tariffario autorizzato rispetto ai valori delle tariffe al 31 dicembre 2016, applicabili all'utenza;

n anno solare a partire dal 2019;

A_z componente di incremento legata alla qualità percepita, calcolata in ragione del raggiungimento degli obiettivi di qualità di cui all'Allegato 5a, che viene limitata, per il Primo Periodo Contrattuale, al valore di 0,05. Ulteriori limitazioni potranno essere previste, d'intesa tra le Parti, nel Secondo Periodo Contrattuale nell'ambito della procedura di cui all'articolo 12;

Δp_z tasso programmato di inflazione espresso in valore relativo per l'anno z , definito nel DPE;

P_{z-1} costo medio chilometrico dei pedaggi applicati dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria ai Servizi di Trasporto nell'anno $z-1$, su dati consuntivati purché riguardino almeno tre trimestri dell'anno $z-1$;

P_{z-2} costo medio chilometrico dei pedaggi applicati dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria ai Servizi di Trasporto di riferimento per l'anno $z-2$, su dati consuntivati annuali;

γ_z coefficiente pari al rapporto tra i Pedaggi dell'anno $z-2$ (rigo c7 Allegato 3 - PEF) e i Ricavi da traffico dell'anno $z-2$ (rigo e1 Allegato 3 - PEF):

$$\frac{\text{Pedaggi}_{z-2}}{\text{Ricavi da traffico}_{z-2}}$$

- 10.4 Entro i 30 giorni successivi alla ricezione della relazione di cui all'articolo 5.1, lettera g) relativa al terzo trimestre dell'anno, i Ministeri, con provvedimento motivato, rideterminano il valore di I_n per l'anno successivo sulla base dei risultati conseguiti nell'anno solare che termina nel terzo trimestre dell'anno e degli ulteriori elementi di

calcolo necessari. In caso di richiesta istruttoria da parte dei Ministeri volta a verificare il raggiungimento dei predetti standard, il termine di 30 giorni è sospeso e riprende a decorrere dalla data di ricezione degli elementi istruttori da parte dei Ministeri che comunque devono pervenire entro quindici giorni dalla richiesta.

- 10.5 La Società fornisce adeguata pubblicità delle tariffe applicabili attraverso la pubblicazione dei dati sul proprio sito Internet.

11 REVISIONE DELL'EQUILIBRIO

- 11.1 Le Parti si danno reciprocamente atto che i parametri economici e di servizio di cui al presente Contratto sono stati determinati sulla base degli elementi economici e di volume riconosciuti nel PEF, definiti secondo i criteri enunciati nell'Allegato 3. In particolare la quota di capitale da ammortizzare relativa al materiale rotabile deve intendersi riferita al solo materiale rotabile funzionale all'erogazione dei servizi prestati.
- 11.2 Qualora si determini uno scostamento, per eccesso o per difetto, tra il valore consuntivato e quello previsto dei costi operativi, superiore al 6 (sei) per cento del totale costi, di cui al PEF, le Parti si impegnano a procedere ad una revisione delle condizioni di equilibrio ai fini del ristabilimento dell'equilibrio economico-finanziario secondo i criteri di cui all'Allegato 7.
- 11.3 La revisione delle condizioni di equilibrio potrà avvenire solo quando lo scostamento di cui al precedente comma 2 del presente articolo, sia dovuto a eventi derivanti da:
- causa di forza maggiore;
 - normativa sopravvenuta che ha influenza sul modello di esercizio.

12 REVISIONE CONTRATTUALE

- 12.1 Fermo restando quanto stabilito agli articoli 4.5, 10.1 e 11, entro e non oltre il mese di marzo 2020, le Parti avviano le procedure per la revisione dell'Offerta, con particolare riferimento al programma degli investimenti per il materiale rotabile e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del Contratto per il periodo 2022-2026 secondo i criteri di cui all'Allegato 7 ed in coerenza con gli stanziamenti di bilancio correnti a quella data, da definirsi con apposito atto aggiuntivo al presente contratto.
- 12.2 Ai fini di quanto previsto al precedente comma 1 del presente articolo, la Società trasmetterà ai Ministeri, entro e non oltre il mese di maggio 2020, una relazione in cui vengono indicati: i) i dati preconsuntivi, anche per singolo treno, e la previsione a fine anno di tali dati per il periodo 2017-2020; ii) i valori previsti per il successivo periodo, unitamente a documenti giustificativi e alla proposta di aggiornamento degli assetti e degli equilibri contrattuali, secondo i criteri di cui all'Allegato 7; iii) dati annuali consuntivi relativi alla Contabilità Analitica Regulatoria nel primo Periodo Contrattuale, e la previsione dei valori previsti per il successivo periodo contrattuale.

- 12.3 Entro il mese di giugno 2020, i Ministeri inviano le proprie controdeduzioni e, se del caso, avviano un contraddittorio.
- 12.4 La revisione contrattuale, una volta definita fra le Parti, dovrà essere comunicata al CIPE per verifica, previo parere del NARS, includendo l'aggiornamento del PEF e, in maniera analitica, i vantaggi in termini di tempi di percorrenza e velocità commerciale, affidabilità e regolarità, puntualità e posti offerti, connessi all'utilizzo del nuovo materiale rotabile.

13 POTERI DEI MINISTRI

- 13.1 Il MIT e il MEF, di concerto o autonomamente, secondo le rispettive competenze:
- a) vigilano sul rispetto degli obblighi di cui al Contratto, nonché dei propri provvedimenti, senza che da tale vigilanza resti diminuita la responsabilità della Società;
 - b) richiedono informazioni ed effettuano controlli, con poteri di accesso, di ispezione, di acquisizione e copia di documentazione, anche informatica, utile in ordine alla vigilanza di cui all'alinea precedente;
 - c) verificano l'adeguatezza del materiale rotabile allo svolgimento dei Servizi di Trasporto, senza che da tale vigilanza resti diminuita la responsabilità della Società;
 - d) applicano le penali di cui all'articolo 14;
 - e) propongono, ai sensi dell'articolo 19, la risoluzione del Contratto per inadempimento.

14 PENALI CONTRATTUALI

- 14.1 La violazione degli obblighi contrattuali, anche se relativa a inadempimenti dovuti ai soggetti terzi di cui la Società si avvale, comporta l'applicazione a carico della Società di penali di importo variabile, a seconda della gravità della violazione, sulla base di quanto riportato al presente articolo.
- 14.2 Le Parti si danno reciprocamente atto che, tenuto conto della natura pubblica del servizio oggetto del presente Contratto, gli standard di qualità, i parametri quantitativi e le caratteristiche del servizio medesimo sono finalizzati ad assicurare la miglior qualità possibile all'utenza, le cui aspettative sono garantite dal sistema contrattuale delle penalità e delle decurtazioni di corrispettivo.
- 14.3 L'applicazione delle penali non esonera la Società da eventuali sanzioni amministrative.
- 14.4 L'applicazione delle penali non fa venir meno la possibilità dei Ministeri, ove ne ricorrano i presupposti, di procedere ai sensi dell'articolo 19.
- 14.5 La violazione degli obblighi che comportano l'applicazione di una penale, quando è possibile, deve essere immediatamente contestata alla Società (nel limite massimo di 48 ore lavorative). Se non è avvenuta la contestazione immediata, gli estremi della

- violazione devono essere notificati entro il termine di 120 giorni dall'accertamento della violazione. Nel termine di 60 giorni successivi alla notifica ovvero di 90 giorni successivi alla contestazione immediata, la Società può presentare le proprie controdeduzioni ai Ministeri. Entro i successivi 60 giorni i Ministeri provvedono applicando la penale o accogliendo le controdeduzioni della Società.
- 14.6 L'applicazione delle penali ai sensi del presente articolo ovvero delle decurtazioni ai sensi dell'articolo 8, commi 5 e 6, ha luogo annualmente, entro 45 giorni dalla ricezione della quarta relazione trimestrale di cui all'articolo 5.1, lettera g). Entro tale termine, i Ministeri possono chiedere chiarimenti o elementi integrativi alla Società, che provvede a fornirli entro 30 giorni dalla ricezione della richiesta. In tal caso, il termine di cui al primo periodo del presente alinea inizia nuovamente a decorrere dalla ricezione dei chiarimenti o degli elementi integrativi.
- 14.7 Qualora l'ammontare delle penali applicate alla Società in uno specifico anno sia superiore al 2% (due percento) del corrispettivo annuo di cui all'articolo 9, i Ministeri valutano la possibilità di rimodulare il sistema di penalità di cui ai commi seguenti, al fine di ricondurlo ad equità.
- 14.8 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi relativi agli investimenti di cui all'articolo 5.1., lettera j) e lettera k), come quantificati al PEF, rigo a2, i Ministeri, a valere sul corrispettivo dell'ultimo anno di ciascun periodo contrattuale, recuperano la differenza tra i Costi di rimborso e remunerazione degli investimenti previsti al PEF, rigo B, e i costi degli investimenti effettivamente realizzati; in alternativa, può essere concordata, ove possibile, l'effettuazione nel successivo periodo contrattuale di ulteriori investimenti di pari valore attualizzato.
- 14.9 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi relativi agli investimenti di cui all'articolo 5.1., lettera j) e lettera k), i Ministeri applicano una penale pari al 5% (cinque percento) degli importi da recuperare ai sensi dell'articolo 14.8.
- 14.10 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi di cui all'articolo 5.1., lettera l), i Ministeri, in aggiunta al recupero, a valere sul corrispettivo, dell'importo delle mancate manutenzioni, applicano una penale pari al 50% (cinquanta percento) delle stesse mancate manutenzioni, fatta comunque salva la possibilità dei Ministeri di procedere ai sensi dell'articolo 19.
- 14.11 Nel caso di mancato rispetto del disposto di cui al precedente articolo 10, commi 1, 2 e 3, i Ministeri, in aggiunta al recupero, a valere sul corrispettivo, dell'importo delle maggiori tariffe applicate, applicano una penale pari al 50% (cinquanta percento) delle stesse maggiori tariffe applicate.
- 14.12 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi di cui all'articolo 10.5, il MIT può applicare una penale pari a euro 2.000 (duemila) per ciascun giorno solare di inadempimento.
- 14.13 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi di cui all'Allegato 2, paragrafo 2, lettera a), lettera b), lettera c), il MIT può applicare una penale pari a euro 15.000 (quindicimila) per ogni inadempimento.

- 14.14 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi di cui all'Allegato 2, paragrafo 6, lettera a), sub ii e sub iii, il MIT può applicare una penale pari a euro 2.000 (duemila) per ogni inadempimento.
- 14.15 Le penali previste dai precedenti commi 12, 13 e 14 del presente articolo, saranno applicate nella misura del 50% fino al 31/12/2017.
- 14.16 Nel caso di mancato rispetto degli obiettivi di qualità definiti nell'Allegato 5, il MIT applica le Penali previste dallo schema di Bonus-Malus ivi descritto.
- 14.17 Nel caso di accertamento, da parte del MIT, del mancato o insufficiente controllo da parte della Società sui soggetti che erogano i servizi di pulizia, si applica una penale fino ad euro 50.000 (cinquantamila) in ragione della gravità del mancato o insufficiente controllo per ogni evento accertato.
- 14.18 Nel caso di variazioni o interruzioni del servizio di cui all'articolo 8.6, il MIT può applicare una penale pari ad euro 4.000 (quattromila) per ciascun Evento Treno oggetto di variazione o interruzione. Se la Società assicura la continuità dei servizi anche in forma sostitutiva, tale penale è ridotta ad euro 2.000 (duemila) per ciascun evento treno.
- 14.19 In ogni caso l'importo delle penali e delle riduzioni di corrispettivo, al netto degli incentivi, nei limiti del 50% saranno destinate ad iniziative di comunicazione o promozionali per l'utilizzo del mezzo ferroviario, con preferenza nelle aree dove i disagi sono stati prevalenti.
- 14.20 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi di cui all'articolo 5.1., lettera b), il MIT può applicare una penale pari a euro 30.000 (trentamila) per ogni mese di ritardo nella pubblicazione della carta dei servizi.
- 14.21 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi di cui all'articolo 5.1., lettera c), il MIT, in aggiunta alla sospensione nell'applicazione del coefficiente A di cui all'articolo 10, può applicare una penale pari a euro 50.000 (cinquantamila).
- 14.22 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi di cui all'articolo 5.1., lettera d), i Ministeri possono applicare una penale pari a euro 500 (cinquecento) per ciascun giorno lavorativo di ritardo, per ciascuna tabella dati.
- 14.23 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi di cui all'articolo 5.1., lettera h) e i), i Ministeri possono applicare una penale pari a euro 100.000 (centomila) per ciascun mese contabile per il quale non risultano disponibili i dati secondo i criteri stabiliti.
- 14.24 Per quanto non specificamente previsto ai precedenti commi del presente articolo, per ciascuna delle inosservanze ed inottemperanze contrattuali, ivi incluse quelle di cui all'articolo 15, da parte della Società, il MIT può applicare una penale di importo non superiore ad Euro 50.000 (cinquantamila) per ciascun inadempimento.
- 14.25 Gli importi derivanti dalle penali contrattuali e/o dalle riduzioni di corrispettivo potranno essere destinati, su indicazione del MIT, nella misura massima del 50% all'introduzione di obblighi di servizio di natura tariffaria, ivi incluso il recupero da parte del MIT degli importi già versati da Trenitalia al MEF negli ultimi tre anni del Contratto di Servizio pre-vigente.

15 RESPONSABILITÀ

- 15.1 La Società garantisce di avere tutte le autorizzazioni necessarie per l'adempimento degli obblighi di cui al presente Contratto.
- 15.2 La Società si impegna ad eseguire le attività oggetto del presente Contratto con la massima diligenza, in conformità alla normativa vigente e nel rispetto di quanto previsto nel presente Contratto.
- 15.3 La Società assume in proprio la responsabilità per ogni danno causato a persone ed a cose, sia per quanto riguarda i dipendenti ed i materiali di sua proprietà, sia quelli che essa dovesse arrecare a terzi nell'adempimento degli obblighi di cui al presente Contratto, sollevando i Ministeri vigilanti da ogni responsabilità al riguardo.
- 15.4 La Società non potrà essere ritenuta contrattualmente responsabile per eventuali danni dovuti a forza maggiore, salvo l'obbligo di porre in essere quanto necessario per l'adempimento dei propri obblighi ai sensi del Contratto.
- 15.5 La Società è responsabile nei confronti dei Ministeri dell'operato e degli eventuali danni causati dai soggetti terzi di cui si avvale.

16 POTENZIALE INCAPIENZA DEL FONDO DI FINANZIAMENTO DEL CONTRATTO

- 16.1 Qualora in seguito a normativa sopravvenuta intervenga una diminuzione dei fondi stanziati nel bilancio pubblico per la copertura dei servizi oggetto del presente Contratto, tale da non consentire il potenziale pagamento prospettico dei corrispettivi di cui all'articolo 9.1, l'Offerta verrà ridotta proporzionalmente al fine di ripristinare potenzialmente l'equilibrio economico-finanziario del Contratto.

17 SUBENTRO NELLA GESTIONE DEL SERVIZIO ALLA SCADENZA DEL CONTRATTO

- 17.1 Qualora i Ministeri ne facciano richiesta, le Parti definiscono con atto aggiuntivo la disciplina del subentro nella gestione del servizio alla scadenza del Contratto, tenendo conto delle linee guida adottate dall'ART.
- 17.2 Le Parti si danno reciprocamente atto che la disciplina del subentro nella gestione del servizio alla scadenza del contratto verrà stabilita sulla base della normativa vigente alla data della pubblicazione del bando di gara. Pertanto il valore del Capitale Investito Netto Regolatorio, riportato nel PEF, rigo A, dell'Allegato 3, rileva solo ai fini del calcolo dell'ammortamento e della remunerazione dello stesso Capitale Investito Netto Regolatorio, previsti nel periodo di vigenza del presente contratto.

18 CONTROVERSIE

- 18.1 Il presente Contratto è regolato dalla normativa nazionale e comunitaria vigente. Per tutto ciò che non è esplicitamente disciplinato dal presente Contratto si fa rinvio alle norme contenute nel codice civile, nel codice di procedura civile, nelle leggi e nei regolamenti in materia di trasporto ferroviario.
- 18.2 Le Parti convengono che tutte le questioni relative all'interpretazione e all'esecuzione del presente Contratto e degli Allegati che non venissero risolte bonariamente fra le Parti verranno deferite in via esclusiva al foro di Roma.
- 18.3 Il Contratto dovrà continuare ad avere esecuzione in pendenza del procedimento di cui al precedente comma 2 del presente articolo. Nessuna prestazione dell'una all'altra Parte dovrà essere sospesa in pendenza del procedimento.

19 RISOLUZIONE DEL CONTRATTO PER INADEMPIMENTO DELLA SOCIETÀ

- 19.1 Il presente Contratto può essere risolto dai Ministeri nel caso di grave inadempimento da parte della Società degli obblighi di cui all'articolo 4. Ai sensi del presente paragrafo, costituisce grave inadempimento la prolungata e reiterata interruzione del servizio, ovvero il grave degrado delle prestazioni qualitative, sempreché tali situazioni derivino da fatti imputabili a responsabilità della Società o dei terzi di cui si avvale.
- 19.2 Constatato un grave inadempimento ai sensi dell'articolo 19.1, i Ministeri diffidano la Società ad adempiere entro un termine congruo, comunque non inferiore a 90 giorni. Alla Società è consentito formulare controdeduzioni per iscritto entro 15 giorni dalla diffida.
- 19.3 Qualora la Società non adempia nel termine intimato o i Ministeri non ritengano soddisfacenti le controdeduzioni ricevute i Ministeri fissano un secondo termine ultimativo non inferiore a 30 giorni per l'adempimento, decorso il quale, se l'inadempimento perdura, il Contratto è risolto.
- 19.4 Il presente Contratto può essere inoltre risolto dai Ministeri nel caso di reiterato inadempimento da parte della Società degli obblighi di cui all'articolo 5.1, lett. a, b, d, e, f, g, h, i, l ed m. In particolare, tale risoluzione interverrà a seguito della diffida dei Ministeri ad adempiere ad uno o più di tali obblighi entro un termine congruo, comunque non inferiore a 120 giorni. Alla Società è consentito formulare controdeduzioni per iscritto entro 15 giorni dalla diffida. Qualora le controdeduzioni presentate siano, a giudizio dei Ministeri, tali da giustificare un ampliamento dei termini, i Ministeri stessi procederanno ad una eventuale estensione della scadenza, decorsa la quale il Contratto è risolto. Al contrario, in caso i Ministeri non ritengano soddisfacenti le controdeduzioni ricevute o qualora la Società non adempia nel termine intimato, i Ministeri fissano un secondo termine ultimativo non inferiore a 60 giorni per l'adempimento, decorso il quale, se l'inadempimento perdura, il Contratto è risolto.
- 19.5 Qualora a carico della Società venga disposta una risoluzione per grave inadempimento la Società resta obbligata nella prosecuzione dei servizi secondo i termini, le modalità e

i criteri di cui all'articolo 6.2. Alla Società non spetta alcun ulteriore indennizzo a titolo di risarcimento.

20 DISPOSIZIONI VARIE E GENERALI

- 20.1 Le Parti fin d'ora convengono che, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1419 cod. civ., qualora uno o più clausole del Contratto dovessero risultare nulle in tutto o in parte, il Contratto, salvo che tali clausole non abbiano carattere essenziale, resterà comunque valido per la restante parte e le clausole nulle verranno sostituite, sempre previo accordo fra le Parti, con disposizioni pienamente valide e efficaci.
- 20.2 Qualsiasi modifica, variazione o rinuncia alla presente Convenzione non sarà valida e vincolante ove non risulti da atto scritto, sottoscritto da rappresentanti delle Parti muniti dei necessari poteri. In nessun caso potranno essere ritenuti vincolanti accordi verbali.
- 20.3 Il presente Contratto e suoi Allegati non contengono dati sensibili o riservati ai sensi del Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 196. La Società indicherà caso per caso il carattere eventualmente riservato delle informazioni acquisite dai Ministeri ai sensi del presente Contratto nell'ambito delle attività di vigilanza.
- 20.4 Il presente Contratto è vincolante per i Ministeri solo a seguito dell'approvazione dello stesso da parte dei competenti Organi di controllo, mentre lo è, a decorrere dal 1° gennaio 2017, per la Società. In ogni caso, l'impegno della Società a decorrere dal 1° gennaio 2017 è condizionato all'invio a cura del MIT, entro e non oltre il 31 dicembre 2016, del presente Contratto al CIPE per l'istruttoria prevista dalle norme vigenti, nonché all'intervenuta comunicazione alla stessa Società di tale evenienza.
- 20.5 I Ministeri non saranno tenuti al pagamento di alcuna somma, neanche a titolo di indennizzo o risarcimento del danno, in caso di mancato perfezionamento del presente atto.
- 20.6 Per quanto non espressamente previsto dal Contratto ed avente incidenza sui diritti e sugli obblighi dei passeggeri, si applica il Regolamento (CE) 1371/2007 di cui alle premesse.
- 20.7 La Società, con la sottoscrizione del presente Contratto, rinuncia ad ogni eventuale contenzioso anche futuro, ad ogni diritto, pretesa, interesse o aspettativa, anche futuri, connessi al precedente Contratto di servizio a media e lunga percorrenza, tra lo Stato e Trenitalia, valido fino a tutto il 31 dicembre 2016, anche con riferimento ai corrispettivi che risultano pertanto fissati e definitivamente accettati negli importi ivi previsti.

21 COMUNICAZIONI

- 21.1 Ogni comunicazione da effettuarsi ai sensi del presente contratto, salvo ove non sia altrimenti previsto, dovrà essere effettuata per iscritto e trasmessa a mezzo lettera raccomandata a.r., o a mezzo corriere, PEC, o altro mezzo che renda documentabile il ricevimento della comunicazione ai seguenti indirizzi, o a quelli successivamente indicati per iscritto con le stesse modalità da ciascuna delle Parti all'altra:

per la Società:

Amministratore Delegato, Piazza della Croce Rossa n. 1, 00161, Roma

per il MIT:

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie, Via G. Caraci n. 36, 00157, Roma

per il MEF:

Dipartimento del Tesoro, Via XX Settembre n. 97, 00187, Roma.

- 21.2 Le comunicazioni si intenderanno ricevute nel momento in cui giungeranno all'indirizzo del destinatario (se effettuate mediante lettera raccomandata a.r. o a mezzo corriere) o alla data risultante dalla ricevuta di trasmissione dell'apparecchio (se effettuate tramite telefax) della PEC.

22 ONERI CONTRATTUALI

- 22.1 Il Contratto, composto da 22 articoli e 9 Allegati, è redatto in quattro esemplari siglati in ogni pagina e sottoscritti in calce, uno ciascuno per i Ministeri, uno per la Società e uno da inviare agli Organi di controllo.

- 22.2 Tutte le eventuali spese del presente Contratto sono a carico della Società.

- 22.3 Il presente Contratto ha per oggetto il trasferimento di disponibilità finanziarie assicurate dallo Stato, con vincolo di destinazione, in attuazione della vigente normativa nazionale e comunitaria.

- 22.4 Il presente atto è esente da registrazione salvo il caso d'uso.

Roma,

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Firmato digitalmente Ministro Delrio il 12 luglio 2017

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
Firmato digitalmente Ministro Padoan il 4 agosto 2017

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI TRENITALIA S.P.A
Firmato digitalmente AD Morgante il 10 luglio 2017

DATI RELATIVI ALLA REGISTRAZIONE

Registrato alla Corte dei Conti il 27 novembre 2017 n. 1-4550 con la seguente osservazione:

gli eventuali ulteriori interventi specifici per migliorare la qualità dei servizi, previsti in via residuale dall'art. 5.1 del contratto, devono formare oggetto di apposito atto aggiuntivo.

Registrato all'Ufficio Centrale del Bilancio con il numero 529 in data 11 ottobre 2017.