

CONTRATTO DI SERVIZIO

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

TRA

REGIONE LAZIO

E

TRENITALIA S.p.A.

ANNI 2018-2032

L'anno 2018, il giorno 22 (ventidue) del mese di giugno in Roma con la presente scrittura privata

tra

REGIONE LAZIO, in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale con sede a Roma, Via Rosa Raimondi Garibaldi n.7, codice fiscale e partita IVA 80143490581, nella persona del Dott. Andrea Tardiola, nella sua qualità di Segretario Generale della Giunta regionale del Lazio, di seguito la “Regione”

e

la **Società Trenitalia S.p.A.**, società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1 – codice fiscale e partita IVA n. 05403151003, iscritta al Registro delle Imprese di Roma, iscritta al R.E.A. al n. 883047 rappresentata dall' Ing. Maria Annunziata Giaconia, nella sua qualità di Direttore della Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia, di seguito “Trenitalia”

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

PREMESSO

1. che Trenitalia è società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (nel prosieguo anche “FS”) operante nel settore del trasporto ferroviario avente ad oggetto la programmazione, la commercializzazione e la gestione di servizi di trasporto ferroviario, in ambito nazionale, internazionale e locale, nonché dei servizi accessori al trasporto dei viaggiatori medesimi, in virtù delle Licenze rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1 del 23 maggio 2000, D.M. 73-T e n. 14/N del 24 ottobre 2012;
2. che i rapporti fra Trenitalia e la Regione sono regolamentati da specifici contratti di servizio;
3. che il contesto di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale è stato definito in particolare dai seguenti provvedimenti:
 - Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i. concernente “*Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n.59*”;
 - Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 “*relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70*” e s.m.i.;

- Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
 - Legge 23 luglio 2009 n. 99 che all'art. 61 prevede "*Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*";
 - Decreto Legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la "*Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*";
 - Legge Regionale 16 luglio 1998 n. 30 "Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale" e successive modificazioni ed integrazioni;
 - Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 17 giugno 2015 n. 49 che contiene le "*Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*";
 - Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'8 febbraio 2018 n. 16 che detta le "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015*";
4. che, in data 8 febbraio 2010 (poi rimodulato in data 1 febbraio 2011), la Regione e Trenitalia hanno sottoscritto il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per gli anni 2009-2014, rinnovabile per ulteriori sei anni;
 5. che, avvalendosi della relativa clausola contrattuale, le Parti, in data 28 ottobre 2016 hanno sottoscritto il rinnovo del predetto contratto di servizio fino al 2020 (nel prosieguo anche denominato "Atto di rinnovo");
 6. che i rapporti reciproci fra le Parti sono difatti regolamentati nel rispetto dei principi di cui al Regolamento (CE) 1370/2007, al fine di assicurare a Trenitalia, in quanto impresa di trasporto, la sostenibilità economico-finanziaria del rapporto contrattuale, inclusa l'adeguata remunerazione del capitale investito, così come garantita dalla disciplina comunitaria;
 7. che, al fine del raggiungimento di tale sostenibilità economico - finanziaria, le Parti hanno congiuntamente definito un Piano Economico Finanziario (per brevità nel prosieguo "PEF") già allegato all'Atto di rinnovo (all. 3) e qui nuovamente allegato (All. 4) ed hanno previsto di confrontare i dati stimati del PEF per ciascun anno con i dati di consuntivo del Conto Economico Regionale (per brevità nel prosieguo "CER"), rilasciato di norma a valle dell'approvazione del Bilancio di Trenitalia, per registrare eventuali scostamenti;

8. che l'articolo 4 dell'Atto di rinnovo prevede che, in presenza anche di ulteriori investimenti da parte di Trenitalia, con positive ricadute sui livelli prestazionali e con conseguente impatto sul PEF, le Parti possano procedere alla sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio di diversa e più lunga durata, che non ecceda comunque il limite massimo previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 (art. 5.6 e art. 4.4);
9. che, in data 14 dicembre 2016 Trenitalia ha presentato una proposta commerciale contenente l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio migliorative e tali da giustificare la scelta della procedura di affidamento diretto mediante stipula di un nuovo Contratto di servizio per il periodo di quindici anni (2018-2032), di cui dieci ai sensi dell'articolo 5 par. 6 e ulteriori cinque ai sensi dell'articolo 4 par.4 del Regolamento CE 1370/2007, in ragione della significatività dei nuovi investimenti previsti;
10. che la sottoscrizione di un nuovo contratto per la durata complessiva di 15 anni - oltre ad essere del tutto coerente con il contesto normativo europeo e nazionale in materia di affidamenti - garantisce all'ente committente un notevole vantaggio in termini di qualità del servizio del trasporto ferroviario;
11. che la più lunga durata del contratto consente all'impresa ferroviaria una maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti del materiale rotabile, a beneficio dello stesso ente committente, messo in condizione di ottenere investimenti altrimenti non sostenibili per contratti di durata inferiore;
12. che, dalla inefficacia anticipata dell'Atto di rinnovo conseguente alla sottoscrizione del nuovo contratto, non deriva, in proporzione, alcun onere aggiuntivo per la Regione, ferma restando la necessità - per la frazione di periodo di vigenza dell'Atto di rinnovo - di garantire l'equilibrio economico-finanziario nei termini pattuiti;
13. che, le Parti hanno definito il risultato economico regolatorio consuntivato dell'Atto di rinnovo per gli anni 2015, 2016 e 2017 (utilizzando la stima relativa all'ultimo esercizio non essendo ancora disponibili i dati di consuntivo), nell'importo che le Parti - in mancanza di una specifica previsione nell'ipotesi di sospensione anticipata dell'Atto di rinnovo - hanno concordato, in esito alle specifiche negoziazioni, essere corrispondente al risultato regolatorio per il biennio 2015 - 2016, nonché il pre-consuntivo del risultato regolatorio 2017;
14. che la Regione, constatata la convenienza di tale nuovo affidamento rispetto al precedente Atto di rinnovo, in data 3 gennaio 2017 (con rettifica a settembre 2017), ha proceduto, in ottemperanza agli obblighi di pubblicità previsti dall'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370, alla pubblicazione dell'avviso di pre-informazione (2017/S 001-000943) circa l'affidamento diretto a Trenitalia del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per la durata massima di dieci anni più ulteriori cinque anni;
15. che, in data 6 maggio 2015, la Regione ha sottoscritto un Protocollo di Intesa con le Associazioni

dei Consumatori facenti parte del Consiglio Nazionale Consumatori e Utenti e un altro Protocollo con l'Osservatorio Regionale sui Trasporti, in coerenza con quanto previsto nell'Accordo della Conferenza Unificata Stato Regioni del 26 settembre 2013;

16. che nella Conferenza Unificata Stato Regioni del 26 settembre 2013 è intervenuto l'Accordo, ai sensi dell'articolo 9, comma 2 del Decreto Legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sulle Linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi pubblici locali, con particolare riferimento al ruolo delle Associazioni dei consumatori, ai sensi dell'articolo 2, comma 461 della Legge 24 dicembre 2007, n. 244;
17. che, in data 23 novembre 2017, Trenitalia ha aggiornato la proposta commerciale sub 9 con l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio per il periodo di quindici anni (2018-2032) che la Regione ha reputato di proprio interesse; a seguito di tale interesse, in data 6 giugno 2018, anche a seguito di ulteriori incontri con la Regione, Trenitalia ha aggiornato e integrato la proposta commerciale;
18. che, nel rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007, le Parti, con il presente contratto di servizio (nel prosieguo anche solo "Atto" o "Contratto"), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l'affidamento diretto per il periodo 2018 – 2032;
19. che, con DGR N. 316 del 21/06/2018 la Regione ha autorizzato la sottoscrizione del presente Contratto;

tutto ciò premesso,

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1

(Premesse e allegati)

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

Art. 2

(Struttura)

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

Art. 1 (Premesse e allegati)

Art. 2 (Struttura)

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3 (Oggetto)

Art. 4 (Durata e effetti della sottoscrizione)

Art. 5 (Disciplina delle prestazioni)
Art. 6 (Corrispettivi e modalità di pagamento)
Art. 7 (Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)
Art. 8 (Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)
Art. 9 (Servizio minimo garantito)
Art. 10 (Flessibilità del programma di esercizio)
Art.11(Interruzione dei servizi)
Art. 12 (Valorizzazione commerciale)

SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'

Art. 13 (Politica tariffaria)
Art. 14 (Politica della qualità dei servizi)
Art. 15 (Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)
Art. 16 (Depositi, officine e magazzini alla scadenza del contratto)

SEZIONE TERZA: SISTEMI DI MONITORAGGIO

Art. 17 (Monitoraggio della qualità dei servizi)
Art. 18 (Sistema dei premi, delle penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime)

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19 (Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)
Art. 20 (Tavolo Permanente)
Art. 21 (Trasparenza e Riservatezza)
Art. 22 (Clausola fiscale)
Art. 23 (Risoluzione e cessione del Contratto)
Art. 24 (Cessazione del Contratto in caso di sopravvenuti provvedimenti di natura giurisdizionale)
Art. 25 (Controversie tra le Parti)
Art. 26 (Cessione dei crediti e debiti)
Art. 27 (Dichiarazioni e obblighi)
Art. 28 (Codici etici/Disciplinari)
Art. 29 (Tracciabilità dei flussi finanziari)
Art. 30 (Tutela dei dati personali)
Art. 31 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)
Art. 32 (Disposizioni finali)

Allegati al presente Atto:

1. Programma di Esercizio dei treni e dei bus e servizi minimi garantiti in caso di sciopero;
2. Servizi connessi al trasporto;
3. PEF Atto di rinnovo 2015-2020;

4. PEF 2018 – 2032;
5. Listino Prezzi servizi di trasporto;
6. Sistema tariffario;
7. Piano Investimenti;
8. Premi, penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime;
9. Matrice dei rischi

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3

(Oggetto)

1. La Regione affida a Trenitalia, che accetta, lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nel presente Contratto e secondo le condizioni minime di qualità (CMQ) ivi fissate.
2. La Regione corrisponde a Trenitalia – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente comma 1 - un corrispettivo il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito.

Art. 4

(Durata e effetti della sottoscrizione)

1. Il presente Atto ha durata quindicennale, di cui dieci anni per il periodo 1 gennaio 2018 - 31 dicembre 2027 in ragione dell'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario secondo quanto previsto all'art. 5 par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 ed ulteriori cinque anni per il periodo 1 gennaio 2028 - 31 dicembre 2032 in ragione degli investimenti di entità significativa previsti dal Contratto, ai sensi di quanto previsto all'art. 4 par.4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007.
2. La sottoscrizione del presente Contratto produce effetti in subentro e prosecuzione dell'Atto di rinnovo di cui al punto 8 delle premesse che, ai sensi dell'art. 4 del medesimo atto di rinnovo, cessa di produrre i suoi effetti, fermo restando quanto previsto al successivo art. 24.

Art. 5

(Disciplina delle prestazioni)

1. Trenitalia svolge il servizio di trasporto ferroviario di cui al precedente art. 3 secondo il programma di esercizio analitico annuale (Allegato 1), assicurando anche i servizi connessi al trasporto di cui all'Allegato 2, nel rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) dettagliate all'Allegato 8.
2. Il programma di esercizio, di cui al precedente comma 1, è strutturato secondo la seguente ripartizione:
 - a) codice identificativo del treno;
 - b) stazioni di partenza e di arrivo del treno, la tratta di competenza e i km* treno;
 - c) gli orari di partenza e di arrivo;

- d) tempo di percorrenza;
 - e) i giorni di esercizio annuo e periodicità;
 - f) la composizione minima del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale;
 - g) categoria del treno;
 - h) intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo.
3. Il programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo in dipendenza dello sviluppo del calendario di ciascun anno o in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. Detti aggiustamenti non tengono conto di eventuali produzioni straordinarie, richieste dalla Regione, che saranno oggetto di separata regolazione.
4. Trenitalia si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario di cui al presente Atto con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento di offerta di servizi che la Regione ha definito.
5. Il programma di esercizio è attuato da Trenitalia sulla base della capacità della rete e delle relative tracce che la Regione prenota nell'ambito dell'Accordo Quadro che la stessa Regione andrà a sottoscrivere con il Gestore dell'Infrastruttura. Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio ad ogni cambio dell'orario sarà concordato con la Regione entro 270 giorni antecedenti l'entrata in vigore dell'orario stesso. Il programma di esercizio rilasciato dal Gestore dell'Infrastruttura sarà poi trasmesso alla Regione almeno 30 giorni prima dell'entrata in vigore.
6. E' facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL gomma e Trenitalia.
7. Trenitalia, in condivisione con la Regione, effettua il servizio con modalità automobilistica solo nei seguenti casi, fermo restando la responsabilità diretta di Trenitalia nell'assolvimento degli impegni contrattuali verso la Regione:
- a) servizi sostitutivi automobilistici da orario definiti nel programma di esercizio (Allegato 1.2);
 - b) servizi automobilistici sostitutivi di corse ferroviarie soppresse secondo le modalità e nei termini di cui al successivo art. 11;
 - c) in altri casi da concordare tra le Parti.

Trenitalia continuerà ad esercire i servizi automobilistici sostituivi di cui all'Allegato 1.2 fino all'eventuale affidamento dei servizi medesimi da parte della Regione; della conseguente riduzione del perimetro della produzione si terrà conto per la revisione del PEF, a partire dalla data del subentro nel servizio del nuovo gestore. In ogni caso, l'avvio della nuova gestione dovrà essere comunicata a Trenitalia almeno sei mesi prima e avere avvio in concomitanza con un cambio orario di giugno o dicembre.

8. In caso di interruzioni della rete ferroviaria o sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria o indisponibilità dell'infrastruttura, Trenitalia è tenuta a comunicare alla Regione, il programma di sostituzione.
9. Trenitalia, entro 60 giorni dalla stipula del Contratto, predispone uno specifico *“Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse”* relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un *“adeguato servizio sostitutivo”*, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto. Fino alla predisposizione del Piano, Trenitalia si impegna a programmare i servizi sostitutivi secondo quanto previsto, dando inoltre tempestiva informazione all'utenza circa le modalità di svolgimento del servizio.
10. Trenitalia è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività accessorie alla prestazione dei servizi previsti dal programma di esercizio curando e garantendo:
 - a) la manutenzione ordinaria, straordinaria (salvo quanto diversamente disposto da comodati e/o locazioni) e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
 - b) le condizioni di sicurezza;
 - c) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'Allegato 8.
11. Trenitalia, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.

Art. 6

(Corrispettivi e modalità di pagamento)

- 1 La Regione corrisponde a Trenitalia – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente art. 3 – un corrispettivo tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito.
- 2 Il corrispettivo da riconoscere a Trenitalia per il servizio espletato dal 1° gennaio 2018, riportato nel PEF (Allegato 4 PEF alla riga 2) è determinato in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, garantendo che la somma dei risultati netti regolatori di conto economico (Allegato 4 PEF alla riga 21) per gli anni 2018 – 2032 sia tendente a zero, ivi incluso il riassorbimento del risultato economico regolatorio consuntivato per gli anni 2015-2016-2017 ai sensi del punto 13 delle premesse.
- 3 L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti all'atto di sottoscrizione dell'Atto sono riportate all'Allegato 6; di queste si è tenuto conto nella definizione dei

ricavi nel PEF.

In particolare, sono state considerate condizioni imprescindibili per l'affidamento diretto:

- a. l'efficientamento dei costi di processo, nei termini di incremento della produttività di cui al PEF;
 - b. l'incremento dell'offerta di trasporto, di circa +3% nell'intero periodo, passando da 18,25 milioni di treni*km nel 2018 a 18,78 milioni nel 2032, con un irrobustimento dell'offerta laddove sono più evidenti i trend di incremento della domanda: tratte specifiche, fasce orarie e giorni festivi;
 - c. un imponente piano d'investimenti in autofinanziamento di Trenitalia, per un valore complessivo di circa 1.233 milioni di euro, che consentirà di rinnovare pressoché il totale della flotta in uso (nuovi acquisti ed interventi di *revamping* sulla flotta più recente), di ammodernare gli impianti manutentivi, di assicurare gli sviluppi informatici e di nuove tecnologie, nonché di garantire la manutenzione ciclica dei treni;
 - d. un rilevante incremento dei ricavi da traffico, pari al +2,8% medio annuo, grazie alla previsione di crescita dei viaggiatori, legata sia al miglioramento della qualità erogata che alla crescita dell'offerta, nonché al recupero dell'evasione da parte di Trenitalia; il tutto a fronte di un incremento programmato delle tariffe all'1,7% nel 2022, all'1,8% nel 2023, al 2,6% nel 2024 e poi di un adeguamento pari al 2% dal 2025 al 2032;
- 4 Il corrispettivo è diviso annualmente in dodici rate di pari importo che Trenitalia fattura alla Regione su base mensile alla fine del periodo di riferimento. La Regione liquida i predetti importi a Trenitalia entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura inviata secondo la vigente normativa, salvo la prima e l'ultima rata dell'anno che è liquidata entro 60 giorni.
- 5 Eventuali premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime non concorrono alla formazione del corrispettivo e vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva *performance* registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art. 18. Il calcolo dei premi, delle penalità e relative riduzioni/mitigazioni sarà effettuato entro aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. Il valore risultante da tale calcolo verrà definito entro e non oltre il quinto mese dell'anno successivo a quello di riferimento.
- 6 La Regione si impegna ad assicurare la certezza della corresponsione dei corrispettivi e, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione. In caso di tardivo pagamento degli importi dovuti, la Regione è tenuta a corrispondere a Trenitalia gli interessi legali al tasso stabilito dalle norme vigenti, emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi di quanto disposto dal D.Lgs. n. 231/2002.

Art.7

(Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)

1. Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a Trenitalia nella misura da questa effettivamente

corrisposta al Gestore dell'Infrastruttura per l'esecuzione del presente Contratto, al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore stesso a Trenitalia, in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art. 21 del D.Lgs. n. 112/2015.

2. Ugualmente, ogni eventuale eccedenza/riduzione dei costi verso il Gestore dell'Infrastruttura, anche quando derivante da sopravvenute disposizioni normative o regolamentari delle Autorità competenti, a parità di servizio, è compensata da/verso la Regione, nell'ambito del conguaglio annuale finale come previsto all'art. 8.
3. Nella rappresentazione degli oneri di produzione del servizio ferroviario è garantita l'evidenza dei costi di pedaggio e di energia elettrica per trazione.

Art.8

(Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico-finanziario del Contratto, le Parti procedono, di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, acquisito il consuntivo dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali (del PEF) con quelli consuntivi (del CER) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime del PEF.
2. Le risultanze del CER – certificate da revisore contabile–sono trasmesse alla Regione entro 120 gg dall'approvazione del bilancio d'esercizio; eventuali differenze saranno conguagliate entro dicembre dello stesso anno.
3. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:
 - a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CER) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Risultato netto PEF), risulti una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola cinque per cento ($\pm 0,5\%$) rispetto ai Ricavi operativi del PEF, l'importo corrispondente a detto scostamento, in più o in meno, si intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in questione;
 - b) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare uno scostamento eccedente la predetta fascia ($\pm 0,5\%$) e inferiore alla fascia della successiva lettera c) ($\pm 5\%$), l'importo corrispondente alla parte eccedente, scomputato delle componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti secondo quanto previsto nella Matrice dei Rischi di cui all'Allegato n. 9, è registrato e accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di piano con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo comma 7;

- c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno cinque per cento ($\pm 5\%$) dei ricavi operativi, le Parti provvedono ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente articolo 6, comma 1 e modifichi il PEF sostituendo quindi l'allegato (Allegato 4) al presente Contratto.
4. Fermo restando quanto sopra, le Parti provvedono in ogni caso ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente articolo 6 comma 1 e modifichi il PEF, sostituendo quindi l'allegato (Allegato 4) al Contratto, nelle seguenti ulteriori ipotesi:
- a) nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;
 - b) nel caso in cui il volume di produzione dei servizi vari di oltre il 2% (due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF;
 - c) nel caso di variazioni superiori a ± 50 *basicpoint* dell'indice relativo al “costo medio ponderato del capitale investito” (WACC) del contratto di servizio trasporto passeggeri lunga percorrenza tra Stato e Trenitalia, utilizzato come mero riferimento quantitativo;
 - d) nei casi di adeguamenti a sopravvenute disposizioni normative, amministrative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
 - e) nel caso la Regione definisca un ulteriore piano aggiuntivo di investimenti per il rinnovo/incremento della flotta in uso di cui al successivo articolo 15.
5. Al termine di ogni triennio di vigenza contrattuale, le Parti effettuano una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER accantonati a credito e a debito degli anni precedenti, a norma del comma 3, e definiscono la conseguente regolazione del relativo saldo.
6. Nei casi previsti, le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, entro 60 giorni dalla trasmissione del CER dell'anno precedente prevista entro il mese di maggio. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo prioritariamente:
- a) sui fattori di produzione;
 - b) sul corrispettivo;
 - c) sulle tariffe;
 - d) sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 15;
 - e) sul livello dei servizi.

7. Ove le Parti non trovino un accordo sulla revisione del corrispettivo entro 60 giorni dall'apertura delle trattative, Trenitalia ha diritto di risolvere il presente Atto, fermo restando l'obbligo di garantire il servizio per i successivi 6 mesi.
8. Infine, la tabella di Listino Prezzi (Allegato 5), derivata dai valori del primo anno del PEF, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, Trenitalia si rende disponibile ad effettuare su richiesta della Regione -avvalendosi del predetto Listino Prezzi – ogni simulazione necessaria a valutare le ricadute economiche delle richieste della Regione in merito ad eventuali variazioni dell'offerta. Nel caso in cui la Regione proceda alla richiesta di servizi in più non trova applicazione la previsione di cui al comma 3 lettera a) del presente articolo.
9. Entro il mese di maggio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER dell'anno precedente, le Parti procedono al consuntivo dell'esercizio in questione, registrando, come da prassi, il relativo risultato netto regolatorio e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEF. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.
10. Laddove al termine della compensazione finale di tali importi residui un saldo totale compreso in una fascia pari al più o meno zero virgola cinque per cento ($\pm 0,5\%$) del fatturato dell'intero periodo, l'importo corrispondente a detto saldo si intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra a tale titolo.
11. Laddove, invece, al termine della compensazione finale residui un saldo totale eccedente la fascia di cui al comma precedente, l'importo corrispondente alla variazione in più o in meno rispetto alla predetta fascia è definitivamente iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando conseguentemente l'obbligo di regolazione del medesimo – a cura della Parte debitrice – entro i successivi sessanta giorni.
12. La Regione prende atto che, nella determinazione dei costi e dei ricavi, Trenitalia ha tenuto conto di quanto riconosciuto relativamente alla circolazione sui servizi ferroviari al personale FS in forza dell'applicazione del CCNL vigente.

Art. 9

(Servizio minimo garantito)

1. In caso di mancati pagamenti per sei mesi consecutivi delle fatture di Trenitalia da parte della Regione, su atto di interpello di Trenitalia, la Regione dovrà formalizzare entro 30 giorni, l'impegno ad onorare gli obblighi contrattuali assunti specificando le idonee fonti di finanziamento in base alle quali assicurerà la copertura.

2. 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 condivisione con la Regione, anche con formula di silenzio/assenso dopo trenta giorni dalla comunicazione, ad una riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi e del piano d'investimenti di cui all'art. 15. Tale riprogrammazione, finalizzata a mantenere l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, dovrà essere tale da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata o che non potrà essere erogata a Trenitalia.
3. La Regione garantisce a Trenitalia lo svolgimento di prestazioni in applicazione del presente Contratto tale da assicurare un corrispettivo minimo annuo corrispondente almeno all'80% (ottanta per cento) dei corrispettivi previsti a PEF.

Art. 10

(Flessibilità del programma di esercizio)

1. L'offerta commerciale può subire modifiche e/o integrazioni.
2. Le modifiche e/o le integrazioni che si rendano necessarie o opportune in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria possono essere richieste sia dalla Regione sia da Trenitalia, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi di cui al precedente articolo 8, comma 8 (Allegato 5). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 6, 7 e 8.
3. La Regione si riserva di reimpiegare gli eventuali accantonamenti a suo credito, a valle delle verifiche triennali di cui al precedente articolo 8 comma 7, prioritariamente per potenziare l'offerta dei servizi, da recepire nell'allegato 1 ad opera del Comitato Tecnico di Gestione.
4. Nel 2021 e nel 2024, le Parti si impegnano a sviluppare una proposta di rivisitazione della rete dei servizi, finalizzata all'ottimizzazione del sistema della mobilità laziale che tenga conto dell'introduzione dei nuovi treni, della Programmazione della mobilità pubblica regionale, della domanda di trasporto e delle condizioni infrastrutturali e tecnologiche disponibili.
5. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa infrastruttura ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, Trenitalia può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione alla Regione e alla clientela, almeno 30 giorni prima della variazione dell'offerta. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 6, 7 e 8.
6. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, Trenitalia deve assicurare un'adeguata informazione alla clientela e alla Regione.

Art. 11

(Interruzione dei servizi)

1. Il PEF riflette il programma di esercizio condiviso dalle Parti, pertanto le eventuali variazioni non programmate– determinate da cause di forza maggiore, quali scioperi, calamità naturali, terremoti, sommosse e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposti dalle Autorità, nonché da cause imputabili a Trenitalia o al Gestore dell’Infrastruttura – genereranno effetti economico-finanziari, come minori costi sostenuti in sede di CER e, quindi, in sede di consuntivazione annuale fra quest’ultimo e il PEF, come previsto al precedente art.8.
2. Qualora le variazioni di produzione rispetto al programma di esercizio siano imputabili a Trenitalia, le stesse sono valutate ai fini dell’applicazione delle penalità di cui all’Allegato 8.
3. 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.
4. Trenitalia, nei casi di cui al primo comma del presente articolo, si impegna a contenere al massimo le temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi, anche ricorrendo a modalità sostitutive d’esercizio, informando tempestivamente e adeguatamente sia la clientela sia la Regione.
5. In caso di alterazioni del servizio determinate da cause di carattere eccezionale, anche ulteriori e diverse da quelle classificate come forza maggiore dal Gestore dell’Infrastruttura, le Parti tengono conto – anche ai fini dell’applicazione delle penalità di cui all’Allegato 8– del programma di esercizio straordinario messo a punto da Trenitalia.

Art. 12

(Valorizzazione commerciale)

1. Trenitalia ha facoltà di procedere a qualsiasi iniziativa di valorizzazione commerciale dei beni funzionali allo svolgimento del servizio, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l’utenza o vincoli alla produzione del servizio.
2. Trenitalia determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 1, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni del presente Atto.
3. Tale valorizzazione sarà riscontrata nel CER, nell’ambito dei ricavi, in ragione della natura.

SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITÀ

Art. 13

(Politica tariffaria)

1. Per i viaggi all’interno del territorio regionale, il sistema tariffario adottato è quello vigente al momento della sottoscrizione del presente Atto, nonché l’applicazione sovraregionale delle tariffe regionali per i viaggi attraverso due o più Regioni, come definito dalla Conferenza Stato-Regioni nel Documento “*Nuova tariffa con applicazione sovraregionale*” del 3 agosto 2017 come integrato dal Documento del 21 settembre 2017 e successive ulteriori integrazioni.

2. La Regione, ai sensi del presente Atto, corrisponde direttamente a Trenitalia l'integrale compensazione delle quote per i mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni o titoli di gratuit , che possono essere stabiliti solo dalla Regione, nonch  da altre norme o modifiche al sistema tariffario eventualmente emanate successivamente alla stipula del presente Contratto e gi  non contenute nel PEF.
3. Trenitalia, in accordo con la Regione, garantir  l'adesione ai nuovi progetti di integrazione tariffarie e/o modali previa verifica dell'impatto economico-finanziario e il pieno ristoro degli oneri tariffari relativi da parte della Regione. Con riferimento al futuro sistema regionale di supervisione e controllo ("Clearing") dei sistemi di bigliettazione elettronica (SBE), di cui alla DGR 720/2015, Trenitalia parteciper  all'individuazione della corretta gestione e coordinamento unitario dell'interoperabilit /integrazione tra i differenti gestori del servizio TPL regionale aderenti al sistema integrato, nell'ambito di un tavolo di lavoro istituito e coordinato dalla Regione e a cui saranno chiamati a partecipare i gestori del servizio TPL regionale aderenti.
4. Resta fermo che Trenitalia si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione e/o di recedere dalle integrazioni tariffarie e/o modali vigenti alla data del presente Atto, qualora le stesse risultino economicamente penalizzanti per Trenitalia e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.
5. La Regione, inoltre, stabilisce che:
 - a. a far data dal 1 agosto 2018 viene istituito il centroide della citt  di Roma, come definito nell'allegato 6;
 - b. a far data dal 1  gennaio 2019, con prewendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe Metrebus Roma e Lazio relative agli abbonamenti annuali degli studenti sono automaticamente adeguate, come da tabelle di cui all'Allegato 6;
 - c. a far data dal 1  gennaio 2022, con prewendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe del Metrebus Lazio e le tariffe aziendali Trenitalia sono automaticamente incrementate, come da tabelle di cui all'Allegato 6;
 - d. a far data dal 1  agosto 2023, con prewendita degli abbonamenti al 25 luglio, le tariffe Metrebus Roma e Metrebus Lazio sono automaticamente incrementate come da tabelle di cui all'Allegato 6;
 - e. a far data dal 1  gennaio 2024 e fino all'anno 2032, sia le tariffe integrate Metrebus Lazio e Roma che le tariffe aziendali Trenitalia, saranno tutte adeguate al tasso del 2%;

Gli adeguamenti/incrementi delle tariffe regionali, con applicazione sovraregionale ed integrate (oggi Metrebus Lazio e Metrebus Roma), di cui sopra, sono automaticamente applicati da Trenitalia, con arrotondamento matematico ai 10 centesimi di euro per i biglietti di corsa semplice e per gli

abbonamenti, salvo deliberazione contraria da parte della Regione entro il 15 ottobre dell'anno precedente.

6. Inoltre, con apposita deliberazione, la Regione entro l'anno 2018 prevede di introdurre ulteriori casistiche di prezzo alla tariffa 1 TER relativa al servizio aeroportuale no-stop Roma Termini – Fiumicino Aeroporto, anche sulla scorta di una proposta progettuale che Trenitalia si impegna a produrre entro il secondo semestre del 2018.
7. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento di cui al precedente comma 4, contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, nell'eventualità in cui la Regione non proceda con adeguate manovre tariffarie e d'offerta, verserà a Trenitalia l'importo corrispondente all'aumento atteso – anno per anno - e non effettuato, che non sarà computato nel calcolo di cui all'art. 8 comma 3 lettera a).
8. I clienti sono tenuti a salire sui mezzi muniti di idoneo titolo di viaggio convalidato secondo le norme in vigore; in caso contrario, i trasgressori sono soggetti alle sanzioni di legge. Gli importi delle sanzioni/regolarizzazioni/sovrapprezzi alla clientela sono quelli di cui all'Allegato 6.
Salvo diverse e successive disposizioni, è prevista la possibilità di acquistare il biglietto a bordo treno senza pagamento di alcun sovrapprezzo nei casi dettagliati all'Allegato 6; negli altri casi è ammesso l'acquisto a bordo con pagamento di un sovrapprezzo di 5 euro e previo avviso al capotreno, per i viaggiatori in partenza da tutte le stazioni e fermate della Regione, ad eccezione di quelle di cui all'Allegato 6.
9. Trenitalia provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri ed ha, inoltre, l'obbligo di comunicare alla clientela l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le modalità di regolarizzazione a bordo.
10. Trenitalia si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutela della sicurezza personale del viaggiatore secondo il Piano Operativo di sicurezza e controlleria, che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Il Piano definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
11. Trenitalia ha facoltà di adottare –decorsi trenta giorni dalla data della comunicazione alla Regione – ulteriori titoli individuati sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa- lavoro e casa–scuola e turistica anche in collaborazione con gli enti locali, anche combinati con altre prestazioni o servizi.
12. Trenitalia assicura una rete di vendita, diretta e/o indiretta in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori, anche attraverso l'estensione di progetti di *digital customer experience* ed integrazione multimodale. Al fine di garantire nell'arco della durata del Contratto un costante adeguato livello di dotazione della rete di vendita e d'informazione, e con riferimento al PEF che

prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta ed un potenziamento dei canali di vendita alternativi, nonché alla luce della progressiva digitalizzazione dell'acquisto dei titoli di viaggio, le Parti predisporranno entro 6 mesi dalla sottoscrizione del Contratto un apposito Piano di intervento per la vendita e l'informazione, anche tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta (Allegato 2). Il Piano di Intervento per la vendita e l'informazione definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 8 potranno essere ridefinite.

13. Le Parti condividono il riconoscimento dell'ammissione gratuita a bordo treno a favore delle Forze dell'Ordine (FF.OO.), Forze Armate e Polizia Privata (in relazione per viaggi limitati all'ambito territoriale della Prefettura di appartenenza), per gli scopi di sicurezza sociale cui è destinata. Il riconoscimento è subordinato al rispetto dei requisiti riportati al punto successivo; in caso di mancato rispetto anche di uno soltanto di detti requisiti, l'appartenente alle FF.OO., FF.AA. e Polizia Privata sarà considerato sprovvisto di titolo di viaggio e conseguentemente sanzionato ai sensi della normativa vigente.

L'accesso ai treni è subordinato al rispetto di tutti i seguenti requisiti:

- a) utilizzo della divisa/uniforme; per le sole FF.OO., in deroga all'uso della divisa, è possibile accedere al treno previa presentazione al Capotreno;
- b) esibizione della tessera di riconoscimento personale di effettivo servizio unitamente alla *smartcard* che sarà distribuita al costo di 5 euro;
- c) presentazione preventiva al Capotreno;
- d) dichiarazione della posizione occupata durante il viaggio;
- e) indicazione di un riferimento telefonico.

Per le sole FF.OO. i requisiti di cui ai punti b), d), e) potranno essere reperiti da Trenitalia in automatico e senza presentazione al Capotreno con l'utilizzo di specifica applicazione in corso di sviluppo, distribuita sui dispositivi elettronici delle FF.OO. (Tablet, Smartphone, etc). In questo ultimo caso, l'esibizione della tessera di riconoscimento di cui al punto b) avverrà in fase di controlleria.

Inoltre, su richiesta del personale di bordo, gli appartenenti alle FF.OO. sono tenuti a prestare assistenza in caso di accertamento di identità e/o per mantenimento dell'Ordine Pubblico.

In caso di sovraffollamento del treno, gli appartenenti alle FF.OO. FF.AA. e Polizia Privata dovranno lasciare a disposizione dei clienti paganti il posto a sedere.

13. Le Parti si impegnano a sviluppare evoluzioni del sistema tariffario, che consentano di attuare meccanismi di *pricing* differenziati per prodotto e servizio, allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta ed un progressivo incremento dei ricavi.

Art. 14

(Politica della qualità dei servizi)

1. Trenitalia si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.
2. Trenitalia eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 8. Il rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) è verificato attraverso il monitoraggio della qualità erogata.
3. Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta, Trenitalia predispone, entro un anno dalla stipula del Contratto, un apposito "Piano Operativo per l'Accessibilità" coinvolgendo almeno la Regione, il Gestore dell'infrastruttura, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta. Il Piano definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 8 potranno essere ridefinite.
4. Trenitalia assicura che siano soddisfatte le condizioni minime di informazione degli utenti e dei cittadini nelle fasi precedenti e durante il viaggio. Tali informazioni sono erogate in lingua italiana e in lingua inglese. Entro un anno dalla stipula del Contratto, Trenitalia predispone, condividendolo con la Regione, un Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese, fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
5. Trenitalia effettua, con almeno un'indagine all'anno in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dalla clientela, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione della clientela ed all'individuazione dei necessari adeguamenti delle condizioni minime di qualità (CMQ) di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine, Trenitalia deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità, che verrà comunicato alla Regione. Le modalità con cui vengono oggi effettuate le indagini da Trenitalia saranno verificate con la Regione al fine di individuare eventuali modifiche che saranno integrate, laddove possibile. Le Parti condividono che la rilevazione della *customer* si conformerà progressivamente ai requisiti della misura 5 della delibera 16/2018, integrando il sistema attuale per quanto possibile e senza costi aggiuntivi entro tre mesi dalla sottoscrizione del contratto, e garantendo la piena conformità a partire dal nuovo affidamento che Trenitalia disporrà.

6. Trenitalia elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente con indicazione delle condizioni minime di qualità (CMQ) del Contratto, nonché gli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità (CMQ) di cui alla Delibera 16/2018. Trenitalia si impegna a pubblicare entro il 31 marzo di ogni anno la Carta dei Servizi sul proprio sito internet. Per gli anni successivi al 2018, Trenitalia si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il 30 novembre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro 30 giorni dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si deve considerare approvata e Trenitalia procede a pubblicarla sul proprio sito internet. La Regione, in fase di disamina della Carta dei Servizi, provvede a coinvolgere tutti gli stakeholder interessati, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità, rappresentative dei loro interessi. Trenitalia in ottemperanza a quanto disposto all'art. 2 comma 461, lett. F, Legge 244/2007 cit. si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di Euro 20.000,00 (ventimila/00 euro) le attività di cui alle lett. b, c, d. della suddetta legge, a ristoro di spese per attività approvate dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate. La Carta dei Servizi, seppur non allegata al presente Atto, ne costituisce parte integrante e sostanziale.

Art. 15

(Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

1. Trenitalia si impegna a garantire il piano di investimenti finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, al revamping dello stesso ed all'adeguamento degli impianti di manutenzione e come indicato nell'Allegato 7, secondo le tempistiche indicate nel cronoprogramma ivi riportato.
2. Gli investimenti in autofinanziamento Trenitalia ammontano a complessivi 1.233 milioni di euro, tra cui:
 - 758 mln di euro per il rinnovo della flotta, che consentono di acquistare 72 nuovi elettrotreni e 2 Locomotive Diesel;
 - 106 mln di euro per ammodernamento degli impianti;
 - 110 mln di euro per il *revamping e restyling* della flotta esistente;
 - 259 milioni per gli sviluppi informatici, nuove tecnologie e manutenzione ciclica dei treni.
3. La Regione si impegna a finanziare il rinnovo del materiale rotabile, con un finanziamento complessivo pari a euro 149,1 milioni. Gli investimenti della Regione saranno tutti imputati per intero a singoli rotabili, così da determinare la proprietà del rotabile a Trenitalia o alla Regione al 100 %, laddove possibile. L'IVA è a carico del soggetto proprietario del bene.
4. Nell'ambito del quadro economico del contratto di cui al PEF, l'ammortamento del materiale rotabile è calcolato applicando i principi contabili Internazionali (IFRS) adottati da Trenitalia e dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e riportati nella nota integrativa al bilancio di Trenitalia:
 - 3,3% su 83,6% del valore;

- 20% su 3,3% del valore;
 - 10% su 13,1% del valore.
5. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di Trenitalia, la Regione si obbliga, sin d’ora, a porre in carico al nuovo Affidatario l’obbligo di acquistare, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione, il materiale rotabile utilizzato da Trenitalia in forza del presente Contratto. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, Trenitalia potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo contratto di acquisto al nuovo Affidatario; in tal caso, la Regione si obbliga, sin d’ora, a porre in carico a quest’ultimo l’obbligo a subentrare in detto contratto ed a restituire a Trenitalia gli importi di corrispettivo, già liquidati al fornitore, facendosi, inoltre, carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.
 6. Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da Trenitalia, la Regione può richiedere a quest’ultima di cedere la proprietà del materiale rotabile, o nel caso in cui non sia stato ancora consegnato/collaudato, del contratto di acquisto con il fornitore, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione. In tale caso, Trenitalia si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile.
 7. Il trasferimento della proprietà ovvero il subentro è subordinato al pagamento integrale di quanto dovuto a Trenitalia e costituisce condizione di efficacia del nuovo affidamento.
 8. A partire dal 2022 la Regione potrà valutare la possibilità di finanziare nuovi acquisti di materiale rotabile. In tal caso, sempreché compatibile con la disciplina vigente, Trenitalia si impegna sin d’ora a valutare, sussistendone le condizioni, la possibilità di cedere pro-quota i propri contratti di fornitura in essere, laddove vi sia capienza residua, o a curare le procedure di acquisto, previa sottoscrizione di apposito incarico. Le Parti procederanno a rimodulare il PEF secondo le modalità previste all’Art.8.

Art. 16

(Depositi, officine e magazzini alla scadenza del contratto)

1. Come previsto dal precedente art.15, Trenitalia si impegna ad effettuare interventi infrastrutturali sui plessi manutentivi del Lazio. Alla scadenza del contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore, o qualora per qualsivoglia motivo Trenitalia non risulti più aggiudicataria del servizio, Trenitalia si impegna a recedere da eventuali contratti di locazione o a mettere a disposizione i propri impianti manutentivi, nella misura in cui sia contemplato dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti a quel momento e previa corresponsione del valore residuo dell’investimento da parte del soggetto subentrante.

SEZIONE TERZA: SISTEMA DI MONITORAGGIO

Art. 17

(Monitoraggio della qualità dei servizi)

1. Trenitalia fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) definite nell'Allegato 8, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate.
2. Trenitalia illustra i risultati conseguiti alla Regione in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui al successivo art.19. La Regione ha facoltà di chiedere a Trenitalia tutti i chiarimenti e gli approfondimenti necessari per analizzare le motivazioni degli scostamenti accertati rispetto agli impegni assunti, in tema di miglioramento della qualità dei servizi, e per proporre le azioni correttive ritenute necessarie. Il Comitato Tecnico di Gestione valuta il rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) ed indica le eventuali azioni di miglioramento.
3. La Regione si riserva di verificare il rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) del servizio ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
4. Relativamente alla verifica della qualità erogata a bordo treno, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, si presentano al Capotreno e comunicano allo stesso gli esiti dell'ispezione anche allo scopo di consentire una più rapida risoluzione delle non conformità.
5. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni regionali di competenza della Regione è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione o agli Ispettori regionali individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da Trenitalia in un numero massimo annuale pari a 35 unità.
Trenitalia è tenuta a fornire i dati relativi alle frequentazioni di tutti i treni, sulla base delle risultanze delle rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi, nonché l'indice di affollamento per fascia oraria - misurato come passeggeri in piedi/metri quadrati, considerando la sola superficie utile del vagone per il viaggio in piedi (esclusa quindi la superficie occupata da posti a sedere e gli spazi destinati al deflusso dei passeggeri). Trenitalia effettua dette rilevazioni in modalità manuale, con valutazione dei saliti e discesi a cura del capotreno, su una settimana di riferimento, con frequenza trimestrale (due rilevazioni per ciascuno dei periodi c.d. estivo e invernale per un totale di quattro). I dati devono essere forniti, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.
6. Trenitalia rende disponibili ogni tre mesi, entro il 15 del mese successivo al trimestre di riferimento, il dato economico relativo ai ricavi da traffico per le tariffe aziendali.
7. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, Trenitalia cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura affinché la Regione sia abilitata con 3 (tre) postazioni per l'accesso alla consultazione via Internet dei sistemi informativi di circolazione del Gestore dell'Infrastruttura con il profilo di "Committente/cliente di Impresa Ferroviaria".

Art. 18

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

1. Le Parti hanno individuato indicatori di qualità, con relativi valori obiettivo, secondo cui possono maturare premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'Allegato 8.
2. Nel caso di maturazione di premi, gli stessi sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.
3. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità non potrà superare tra il 2018 e il 2020 l'1,5%, dal 2021 al 2023 il 2,5% e dal 2024 il 3,5% dei corrispettivi annuali indicati nel PEF (Allegato 4). Qualora le riduzioni/mitigazioni delle penali superassero nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali dell'anno successivo. In nessun caso, comunque, gli importi delle riduzioni/mitigazioni potranno determinare per Trenitalia un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4 comma 6 del D.Lgs. 70/2014, è consentita l'applicazione di penali a Trenitalia solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.
4. La Regione e Trenitalia si danno reciprocamente atto che le condizioni minime di qualità (CMQ) e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Regolamento (CE) 1371/07. Le somme che Trenitalia dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Regolamento (CE) 1371/07 vanno a ridurre in maniera corrispondente gli importi delle eventuali penali.
5. Il sistema delle penalità ha lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro di eventuali disagi e danni e, in particolare, i relativi importi economici sono utilizzati dalla Regione prioritariamente a beneficio della clientela, principalmente in forma di buoni sconto (indennità per abbonati), per l'acquisto di abbonamenti, da intendersi convenzionalmente emessi a compensazione delle indennità da ritardo previste all'art. 17 del citato Reg.(CE) 1371/07. Per la determinazione dell'indennità per abbonati è utilizzato l'indicatore di scostamento orario entro cinque minuti a destino, misurato per linea e per mese, considerando tutte le cause di ritardo.
6. Ai fini della contestazione della violazione che può dar luogo a penale, la Regione provvede ad inoltrare, a mezzo pec, l'avviso di violazione entro 10 giorni dalla data di accertamento della medesima. Trenitalia, entro 10 giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, può produrre alla Regione le proprie controdeduzioni via pec. La Regione, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 10 giorni dal ricevimento delle medesime provvede ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da Trenitalia.

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19

(Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il “Comitato Tecnico di Gestione del Contratto”, di seguito denominato per brevità “Comitato”, composto da:
 - a) due rappresentanti di Trenitalia;
 - b) due rappresentanti della Regione.
2. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti nell’interpretazione e nell’applicazione del Contratto, con particolare riferimento all’adempimento delle singole clausole contrattuali e all’esame dei Piani di cui agli articoli 5-13-14 nonché al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all’applicazione delle penali e delle riduzioni/mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale, agli adempimenti relativi al riequilibrio economico-finanziario del Contratto, nonché alla verifica sullo stato di attuazione del programma di investimenti di cui al precedente articolo 15.
3. Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di Trenitalia.

Art. 20

(Tavolo Permanente)

1. La Regione ha istituito un Tavolo Permanente di confronto tra la Regione e le Associazioni Consumatori firmatarie del Protocollo richiamato in premessa. Il tavolo ha il compito di valutare l’andamento del servizio, la qualità percepita dall’utenza, la sua rispondenza alle esigenze dei viaggiatori, la verifica dei criteri e degli obiettivi su cui basare l’indagine, concordando le necessarie azioni di miglioramento. In tale ambito, la Regione e le Associazioni dei Consumatori potranno richiedere la presenza di Trenitalia per fornire specifici approfondimenti sui dati presentati dall’Azienda o rilevati dalla stessa Regione sulla base delle verifiche condotte, sempre conformemente a quanto previsto dal presente contratto.
2. Il Tavolo è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvede alle relative convocazioni e verbalizzazioni.
3. La partecipazione al Tavolo non prevede l’erogazione di alcun compenso né rimborso spese. La Regione si impegna a valutare che le attività di monitoraggio svolte in collaborazione con le Associazioni possano essere finanziate come sorta di rimborso spese.

Art. 21

(Trasparenza e Riservatezza)

1. Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, le Parti pubblicano sui rispettivi siti le informazioni e i documenti di cui alla Delibera 16/2018 secondo le tempistiche ivi previste.

2. Contestualmente alla loro pubblicazione, i documenti, i dati e le informazioni di cui al comma 1 sono trasmessi da ciascuna Parte all'ART in formato aperto/editabile.
3. Fatta salva ogni diversa previsione normativa, la Regione si impegna a mantenere la riservatezza delle informazioni acquisite in base al presente Atto e ad utilizzarle esclusivamente per la gestione dello stesso.

Art. 22

(Clausola Fiscale)

La presente scrittura privata non autenticata, sottoscritta digitalmente è esente da registrazione fino al caso d'uso ai sensi dell'articolo 5 del DPR 26 aprile 1986 n. 131.

Art.23

(Risoluzione e cessione del Contratto)

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle Parti agli impegni assunti nel Contratto che si rivelino tali da pregiudicarne in modo rilevante la prosecuzione, che per il piano investimenti è definita come mancata realizzazione di almeno il 90% degli investimenti previsti entro il 10° anno, l'altra Parte potrà comunicare la propria intenzione di risolvere il Contratto per inadempimento, assegnando alla Parte inadempiente un termine per porvi rimedio. Decorso inutilmente tale termine, il Contratto sarà dichiarato risolto. In ogni caso di cessazione anticipata degli effetti del presente Contratto, ciascuna Parte si impegna a corrispondere all'altra gli importi economici eventualmente necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, incluso il profitto ragionevole (ai sensi del Regolamento CE 1370/07), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 8, comma 10 e 11. Il versamento dalla Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche che saranno definite dalle Parti.
2. E' vietata a pena di nullità la cessione del Contratto. Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico-organizzativo ed economico-finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti casi:
 - a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;
 - b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Amministrazione regionale.

Art. 24

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

1. In tutti i casi, diversi da quelli di cui all'art. 23, in cui sopravvengano cause, legate a provvedimenti di natura giurisdizionale che comportino la cessazione degli effetti del Contratto, le somme eventualmente necessarie a garantire l'equilibrio economico - finanziario del contratto saranno versate dalla Parte debitrice secondo le tempistiche concordate in un Piano di Rientro della durata massima di 5 anni, da redigersi entro un anno dalla cessazione del Contratto stesso.

2. Nei casi di cui al presente articolo, le Parti rinunciano espressamente e fin d'ora a qualsiasi ulteriore pretesa, anche di natura risarcitoria, e ad ogni ulteriore compenso o indennizzo.
3. Le Parti si danno reciprocamente atto che nell'ipotesi di cui al comma 1, si verificherà la riattivazione del precedente rapporto contrattuale – segnatamente quello regolato dall'Atto di proroga 2015-2020 – ferma restando, in ogni caso, la definitiva estinzione del medesimo alla data di scadenza già prefissata nell'Atto di proroga stesso. In caso di riattivazione del precedente rapporto contrattuale prima della scadenza del 31.12.2020, le Parti si impegnano ad elaborare ed applicare immediatamente un nuovo Piano Economico Finanziario, tenendo conto sia della durata residua disponibile che di ogni partita pregressa.
4. Le Parti si danno inoltre reciprocamente atto che quanto previsto nel presente articolo costituisce, per quanto possa occorrere, modifica di ogni diversa precedente pattuizione contenuta nell'Atto di proroga sopra menzionato.

Art. 25

(Controversie tra le Parti)

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

Art. 26

(Cessione dei crediti e debiti)

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

Art.27

(Dichiarazioni e obblighi)

1. Le Parti espressamente ed irrevocabilmente:

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

Art. 28

(Codici etici/Disciplinari)

1. Le Parti si impegnano a rispettare i principi contenuti nei rispettivi Codici Etici/Disciplinari. Detti codici, seppur non allegati al presente Atto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.
2. In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nei predetti Codici Etici/Disciplinari, entrambe le Parti avranno diritto di risolvere il presente Atto, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1456 C.C., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

Art. 29

(Tracciabilità dei flussi finanziari)

La normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della L. 136/2010 e s.m.i. non trova applicazione nei confronti di Trenitalia in quanto società a capitale interamente pubblico. Tuttavia Trenitalia, su richiesta della Regione, assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari e fornirà le indicazioni relative al conto corrente dedicato e le generalità dei soggetti delegati ad operare sullo stesso.

Art. 30

(Tutela dei dati personali)

1. Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, e successive modifiche ed integrazioni, in considerazione dell'applicabilità dal 25 maggio 2018 del Regolamento UE n. 2016/679, si riporta quanto segue.

2. I dati personali riguardanti i lavoratori/rappresentanti della Regione saranno utilizzati esclusivamente per finalità amministrative o contabili, come di seguito indicate:
 - esecuzione di obblighi di legge in genere;
 - gestione dell'eventuale contenzioso giudiziale o stragiudiziale;
 - esigenze di tipo operativo e gestionale di Trenitalia;
 - esigenze connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.
3. I dati personali raccolti per le finalità suddette saranno trattati con e senza l'ausilio di mezzi elettronici, con misure organizzative, fisiche e logiche idonee a garantire la sicurezza e la riservatezza, da soggetti autorizzati e all'uopo nominati da Trenitalia in qualità di Responsabili o di Incaricati dei trattamenti ai sensi del D.Lgs. 196/2003 e successive modifiche ed integrazioni.

Titolare del trattamento dei dati personali è Trenitalia, con sede in Piazza della Croce Rossa n. 1 – 00161 Roma. Il Responsabile del trattamento dei dati personali raccolti per le finalità di cui sopra è il Direttore della Direzione Regionale Lazio domiciliato per la carica in via Giolitti 60, presso il quale potranno essere esercitati i diritti di cui all'art. 7 del citato D.Lgs. 196/2003 e successive modifiche ed integrazioni.
4. La Regione, si impegna ad informare di ciò, ai sensi dell'art. 13 del predetto Decreto, i soggetti cui si riferiscono i dati prima di procedere alla comunicazione dei dati personali a Trenitalia per le finalità sopra indicate.

Art. 31

(Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

1. La Regione è tenuta al rispetto della normativa di settore riguardante le pubbliche amministrazioni in materia di sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici, ed in particolare della Circolare Agenzia per l'Italia Digitale del 17 marzo 2017 n. 1/2017 e eventuali s.m.i. contenente le “*Misure minime di sicurezza ICT per le pubbliche amministrazioni*” (G.U. Serie Generale n. 79 del 04/04/2017) e dà atto di avere proceduto alla implementazione delle misure ivi previste.
2. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, la Regione si obbliga a:
 - a) segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico contattando il numero 06.44104893 o scrivendo all'indirizzo mail securityincident@fsitaliane.it;
 - b) consentire l'accesso del personale incaricato da Trenitalia per la verifica delle misure minime adottate, nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali.

Resta inteso che in caso di inadempimento parziale o integrale anche di uno soltanto degli obblighi sopra elencati, Trenitalia avrà facoltà di risolvere il presente Atto ai sensi dell'art. 1456 c.c. e, indipendentemente dall'esercizio di tale facoltà, il diritto all'integrale risarcimento dei danni subiti in conseguenza dell'inadempimento.

3 Trenitalia ha individuato e adottato misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.

Articolo 32

(Disposizioni finali)

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

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Andrea Tardiola

Per Trenitalia S.p.A Maria A. Giaconia