

CONTRATTO DI SERVIZIO FERROVIARIO

TRA

L'AGENZIA per la MOBILITA' METROPOLITANA, di seguito "Agenzia", nell'esercizio delle funzioni conferite in materia di trasporto pubblico ai sensi dell'art. 8, comma 2, della Legge Regione Piemonte 4 gennaio 2000, n. 1, con sede in Torino, via Belfiore 23/C, (codice fiscale n. 97639830013), rappresentata da Piero Luigi Gentile, nato a Cavallermaggiore (CN) il 18/2/1944 e residente in Torino, in qualità di Direttore dell'Area Pianificazione e Controllo

E

la GTT S.p.A.(subentrata a SATTI S.p.A. a seguito di processo di fusione con ATM S.p.A.), con sede in 10128 Torino, corso Filippo Turati, 19/6, (Codice Fiscale/Registro Imprese n. 08555280018 - Partita I.V.A. n. 08559940013), rappresentata da Giancarlo Guiati, nato a Copparo (FE) il 07/04/1949, nella qualità di Presidente e legale rappresentante pro-tempore della società

Premesso che

1. Il contesto normativo di riferimento per la riforma del trasporto Pubblico Locale è stato definito dalla Legge n. 59 del 15 marzo 1997 e successive modificazioni e dal Decreto Legislativo n. 422 del 19 novembre 1997, di attuazione dell'art. 4 comma 4 della L. 59/97.

2. Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione, in data 20.12.1999, ai sensi di quanto previsto nel citato D.Lgs. 422/97 all'art. 12, hanno sottoscritto l'Accordo di Programma per il trasferimento alla Regione

delle funzioni amministrative e programmatiche relative ai servizi in concessione a SATTI S.p.A. di cui all'art. 8 del decreto sopra citato e che all'attuazione di tali conferimenti e all'attribuzione delle relative risorse si è provveduto con D.C.P.M. del 16.11.2000 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 30.12.2000.

3. Le Parti riconoscono che la necessaria attività di pianificazione e l'adeguamento continuo dei servizi di trasporto pubblico ai mutamenti della domanda di mobilità richiede adeguati strumenti e tecniche per:

- la valutazione dei costi e dei ricavi per linea;
- la rilevazione dei carichi sui treni;
- il monitoraggio della qualità del servizio erogato;
- la rilevazione della soddisfazione dei clienti-utenti (qualità percepita).

4. Le Parti riconoscono la necessità di adeguare costantemente la qualità dei servizi e di perseguire obiettivi di efficacia e di efficienza del servizio, presupposto indispensabile per una politica della mobilità compatibile con gli obiettivi ed i vincoli della finanza pubblica.

5. Le Parti riconoscono che il Contratto di Servizio è lo strumento funzionale al miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale ed al suo adeguamento alle esigenze dell'utenza, nel rispetto delle linee-guida stabilite dall'Amministrazione regionale riconducibili, tra gli altri, ai seguenti aspetti:

- trasferimento di quote crescenti di mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico;
- valorizzazione del ruolo della rete e dei servizi ferroviari;

- ristrutturazione della rete e dei servizi di trasporto pubblico in base al concetto dell'intermodalità;
- incremento del livello qualitativo dei servizi, ottenibile anche tramite investimenti in nuove tecnologie;
- incremento qualitativo e quantitativo dell'informazione sui servizi resi all'utenza;
- risanamento ambientale ed incremento dei livelli di sicurezza personale e veicolare.

6. SATTI S.p.A. precedentemente al primo Contratto di Servizio Regionale stipulato con la Regione in data 22 novembre 2001 era titolare delle concessioni dello Stato in base a:

- D.M. Trasporti n° 4946 del 21/1/1959 per la ferrovia "Canavesana";
- D.M. Trasporti n° 1008(51)A1/1 del 20/10/1980 per la ferrovia "Torino-Ceres".

La stessa SATTI S.p.A. eserciva e ora GTT esercisce, per conto di Trenitalia S.p.A., la tratta Porta Susa - Chieri, a seguito dell'Accordo di Programma FS – Regione – Provincia di Torino – Comune di Torino – Comune di Moncalieri - Comune di Chieri approvato con DGR n. 20 del 22/9/1997.

7. GTT S.p.A., per l'effettuazione dei servizi ferroviari in argomento, oltre ai propri beni, impianti, attrezzature ed infrastrutture aziendali, utilizza i beni, gli impianti e le infrastrutture ferroviarie oggetto di trasferimento dallo Stato al Demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile della Regione, ovvero gravati da vincolo di reversibilità a favore della Regione stessa ai sensi dell'art. 8, comma 4 del D.Lgs. 422/1997 e successive modificazioni e

integrazioni, in base all'Accordo di Programma del 20/12/1999 tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione ed alla ricognizione della situazione giuridica e patrimoniale dei beni effettuata ai sensi del DPCM 16/11/2000.

8. SATTI S.p.A. e FS S.p.A., insieme ad ATM S.p.A., a seguito di specifico Accordo di Programma tra Regione, Provincia di Torino e Comune di Torino, hanno stipulato apposita convenzione per la progressiva integrazione dei servizi e la gestione consortile del sistema tariffario integrato "Formula" per l'emissione di abbonamenti unificati validi sulle reti di trasporto pubblico locale esercite dalle tre aziende nell'hinterland torinese e sulle principali diramazioni ferroviarie regionali. In data 19/11/2002 l'accordo di cui sopra è stato esteso a "NUOVE AUTOLINEE" con apposita convenzione stipulata presso la Provincia di Torino.

9. L'Agenzia e GTT S.p.A., avvalendosi anche delle flessibilità previste nel Contratto di Servizio, si adopereranno in sede di programmazione e razionalizzazione dei servizi a massimizzare le integrazioni tra ferro e gomma e ad adottare i provvedimenti necessari per assicurare la necessaria coerenza e l'integrazione dei sistemi e dei livelli tariffari adottati nell'ambito delle aree servite dalle ferrovie Torino - Ceres e Canavesana.

10. GTT S.p.A., dal 1° gennaio 2003, è subentrato a SATTI S.p.A., in forza del processo di fusione fra ATM e SATTI.

11. L'intera organizzazione GTT è certificata per la qualità secondo la norma ISO 9001 con riferimento alle seguenti categorie di attività:

- EA 31a – trasporti; quanto riguarda autolinee, tranvie, parcheggi, noleggi è certificato dall'ente Certiquality, quanto riguarda le ferrovie è

certificato dall'ente TUV Italia;

- EA 28 – costruzioni, con certificazione TUV Italia
- EA 34 – ingegneria, con certificazione TUV Italia.

12. Ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 1/2000 il 9 maggio 2003 è stata costituita l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana alla quale, tra gli altri enti, partecipa la Regione Piemonte.

13. La Regione, con la stessa deliberazione n. 101-6933 del 5 agosto 2002, ha individuato quali servizi ferroviari direttamente attribuibili all'Agenzia quelli aventi origine e destinazione all'interno del territorio della Provincia di Torino più Modane; rientrano quindi tutti i servizi ferroviari gestiti da GTT S.p.A. e i servizi gestiti da Trenitalia S.p.A. rispondenti al criterio summenzionato; nello stesso provvedimento non sono state valorizzate le grandezze significative (produzione in treni-km e risorse) del servizio regionale conferibile.

14. Con D.G.R. n. 25-11363 del 23 dicembre 2003, in applicazione del criterio sopraccitato, sono stati conferiti all'Agenzia i servizi ferroviari, comprensivi dei sostitutivi, eserciti da GTT S.p.A.. Per tali servizi la Regione, con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma stipulato ai sensi dell'ex art. 8 del D. Lgs. 422/97, è subentrata allo Stato in tutte le sue funzioni, compiti e titolarità. A differenza di quello che accade per i servizi di Trenitalia, l'attuale esercente il servizio è anche gestore della rete infrastrutturale e le risorse corrisposte con il Contratto di servizio sono comprensive degli oneri relativi alla gestione dell'infrastruttura; oneri non ancora ben quantificati ed oggetto di monitoraggio da parte della Regione per definire la reale suddivisione tra corrispettivo per servizi e corrispettivo

per gestione dell'infrastruttura. La compensazione economica attualmente riconosciuta a GTT, con la premessa di cui sopra, è di € 18.369.338,99 (L. 35.568.000.000) + IVA, pari all'intero importo riconosciuto dallo Stato alla Regione nell'Accordo di Programma sopra citato per l'esercizio; l'Accordo prevede inoltre che il finanziamento può essere aggiornato, in relazione al tasso di inflazione registrato e ai maggiori servizi resi, previa verifica da parte di un Comitato istituito ai sensi dello stesso Accordo di Programma. Per i servizi ferroviari eserciti da GTT S.p.A. nelle more di una più netta separazione tra oneri legati all'esercizio e oneri legati alla gestione dell'infrastruttura e sino alla separazione del Contratto di servizio dal Contratto di Programma, la D.G.R. n. 25-11363 del 23 dicembre 2003 ha stabilito di prevedere un contratto unico affidato interamente all'Agenzia.

15. L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino è operativa dal 1 gennaio 2004.

16. L'Agenzia, con l'emanazione della determinazione del direttore generale n. 178 del 31/05/2005, a decorrere dal 1/1/2005 è subentrata alla Regione Piemonte nella gestione del contratto di servizio ferroviario Rep. N. 10213 con G.T.T. S.p.A, stipulato il 2/05/2005.

17. L'Assemblea dell' Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino, con atto n. n. 4/3 del 28 novembre 2003, ha deliberato che gli Enti consorziati dovessero disporre, prima della scadenza dei contratti di servizio prevista per il 31 dicembre 2003, la proroga degli stessi, per 6 mesi, con contestuale delega per la gestione del contratto di servizio all'AMM compresa la parte finanziaria. Con delibera n. 2/2 del 30 giugno 2004, l'Assemblea dell' Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino ha disposto di prorogare il

periodo di validità dei contratti di servizio in essere di trasporto pubblico locale, stipulati in attuazione della citata deliberazione dell'Assemblea del 28 novembre 2003, prot. N. 4/3, fissandone il termine finale di validità al 31/12/2004 o comunque – subordinatamente all'assegnazione da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento dei servizi - al maggior periodo in cui vigerà la procedura semplificata degli affidamenti, di cui all'art. 21 della L.R. 1/2000.

18. In data 4/9/2004 è stato sottoscritto l'Atto di proroga a tutto il 2003 del Contratto di servizio tra la Regione e GTT S.p.A per l'anno 2002.

19. Per quanto sopra riportato la programmazione e l'amministrazione dei servizi conferiti all'Agenzia per gli anni 2004 e 2005 sono stati regolati da apposito Contratto di Servizio sottoscritto dalla stessa Regione e GTT S.p.A. in data 2 maggio 2005. Nello stesso sono previste le clausole di passaggio di gestione e di cessione del contratto dalla Regione all'Agenzia.

20. In data 21/7/2006 la Regione Piemonte ha inviato all'Agenzia la nota prot. n. 8296/26.3 con la quale ha confermato il trasferimento di risorse pari ad € 18.369.338,99 relative al contratto di servizio ferroviario GTT/AGENZIA anno 2006, per una produzione programmata di 1.081.431 treni\*km e di 407.206 bus\*km sostitutivi.

#### LE PARTI

#### STIPULANO E CONVENGONO QUANTO SEGUE

#### **Art. 1(Premesse)**

1. Le premesse costituiscono parte integrante del presente Contratto di Servizio, di seguito nominato per brevità "Contratto"

#### **Art. 2 (Struttura del Contratto)**

1. Il Contratto si articola in cinque parti secondo la seguente struttura logica:

**PARTE PRIMA: DURATA E OGGETTO**

Art. 3\_(Durata)

Art. 4\_(Oggetto)

Art. 5\_(Prestazioni)

Art. 6\_(Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

Art. 7\_(Flessibilità del Programma di Esercizio)

Art. 8\_(Interruzione dei servizi per cause eccezionali)

**PARTE SECONDA: OBIETTIVI**

Art. 9\_(Parametri gestionali)

Art. 10\_(Scheda servizi)

Art. 11\_(Passeggeri trasportati)

Art. 12\_(Percorrenze chilometriche annue di servizio)

Art. 13\_(Costo operativo chilometrico del servizio)

Art. 14\_(Velocità commerciale)

Art. 15\_(Rapporto ricavi/costi)

**PARTE TERZA: IMPEGNI PROGRAMMATICI DELLE PARTI**

Art. 16\_(Politica del trasporto)

Art. 17\_(Politica tariffaria)

Art. 18\_(Politica della qualità dei servizi)

Art. 19\_(Gestione dei servizi)

**PARTE QUARTA: SISTEMI DI MONITORAGGIO**

Art. 20\_(Parametri di monitoraggio ed economico-gestionali)

Art. 21\_(Monitoraggio della qualità del servizio)

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|  | Art. 22_(Rispetto degli impegni)                                   |  |
|  | Art. 23_(Sistema delle sanzioni)                                   |  |
|  | Art. 24_(Ulteriori impegni di GTT S.p.A. – Pulizia delle Stazioni) |  |
|  | Art. 25_(Bonus abbonati - oggetto e finalità)                      |  |
|  | Art. 26_(Definizione di “bonus”)                                   |  |
|  | Art. 27_(Ambito di applicazione del “bonus”)                       |  |
|  | Art. 28_(Modalità di calcolo delle sanzioni)                       |  |
|  | Art. 29_(Composizione del bonus)                                   |  |
|  | Art. 30_(Procedura per la verifica dell’applicazione del bonus)    |  |
|  | Art. 31_(Arrotondamenti)   |  |
|  | Art 32_(Decorrenza del sistema)                                    |  |
|  | Art. 33_(Tempi di fornitura dei parametri di monitoraggio)         |  |
|  | PARTE QUINTA: DISPOSIZIONI VARIE                                   |  |
|  | Art. 34_(Controversie tra le Parti)                                |  |
|  | Art. 35_(Clausole fiscali)   |  |
|  | Art. 36_(Oneri contrattuali)                                       |  |
|  | Art. 37_(Norme transitorie)  |  |
|  | Il Contratto è corredato dai seguenti Allegati:                    |  |
|  | 1. Programma di esercizio  |  |
|  | 2. Qualità dei servizi   |  |
|  | 3. Metodo di calcolo dei costi e degli introiti                    |  |
|  | 4. Definizione e modalità di rilevazione parametri di esercizio    |  |
|  | 5. Scheda servizi  |  |
|  | 6. Parametri di monitoraggio ed economico-gestionali               |  |
|  | 7. Caratteristiche materiale rotabile                              |  |

8. Bonus

**PARTE PRIMA: DURATA E OGGETTO**

**Art. 3 (Durata)**

1. Il Contratto ha validità dal 1 gennaio 2006 al 31 dicembre 2006 e comunque, tenuto conto della natura essenziale dei servizi di trasporto pubblico in quanto volti a garantire il diritto della persona, costituzionalmente tutelato, alla libertà di circolazione, fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento del servizio, subordinatamente all'assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento.

**Art. 4 (Oggetto)**

1. Il Contratto, ai sensi dell'art. 8 del decreto Legislativo n. 422/97, disciplina i rapporti tra l'Agenzia e GTT S.p.A. in merito all'esercizio del trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale sulle ferrovie "Canavesana" e "Torino – Ceres", secondo il programma di esercizio in allegato n. 1 ed esercito da GTT S.p.A., già concessionaria dello Stato per l'esercizio di servizi ferroviari in base agli Atti di Concessione di cui in premessa.

**Art. 5 (Prestazioni)**

1. GTT S.p.A. esercisce il Trasporto Pubblico Regionale secondo il programma di esercizio annuale concordato con l'Agenzia di cui all'allegato n. 1 nel rispetto degli standard qualitativi dei servizi definiti nell'allegato n. 2.

2. Nel caso di variazioni al programma di esercizio di cui all'Allegato n. 1, intervenute successivamente alla sottoscrizione del presente Atto e

autorizzate preventivamente dall'Agenzia, GTT SpA si impegna a predisporre e a consegnare tempestivamente all'Agenzia medesima, un documento di sintesi (foglio elettronico) in cui siano state recepite le variazioni autorizzate e che sviluppi il nuovo programma di esercizio su base annua.

3. Il programma di esercizio di cui al comma 1, sviluppato nel dettaglio, trova riscontro nell'orario ufficiale delle ferrovie Torino - Ceres e Canavesana e riporta:

- il codice identificativo del treno o del bus sostitutivo/integrativo;
- gli estremi del percorso;
- l'orario di servizio;
- il numero di giorni di esercizio;
- i treni\*km e i bus\*km di servizio;
- le ore di servizio offerte al pubblico.

4. GTT S.p.A., direttamente o avvalendosi di soggetti terzi in possesso delle adeguate capacità tecnico-produttive, si impegna a programmare e coordinare tutte le attività accessorie alla fornitura dei servizi ed, in particolare, cura e garantisce

- il codice identificativo del treno o del bus sostitutivo/integrativo;
- gli estremi del percorso;
- l'orario di servizio;
- il numero di giorni di esercizio;
- i treni\*km e i bus\*km di servizio;
- le ore di servizio offerte al pubblico.
- la manutenzione straordinaria e ordinaria del materiale rotabile,

che deve rispondere a caratteristiche di sicurezza, pulizia ed efficienza operativa relativamente alla carrozzeria, alle parti meccaniche ed elettriche;

- le revisioni periodiche del materiale rotabile;
- le condizioni di sicurezza;
- le attività amministrative e commerciali a supporto della gestione.

5. GTT S.p.A. è tenuta ad applicare al personale dipendente, impiegato nell'esercizio del trasporto pubblico regionale, il corrispondente contratto collettivo nazionale di lavoro.

6. A fronte dell'erogazione del servizio di cui al precedente comma 1, nel rispetto degli standard minimi di qualità del servizio definiti nell'allegato n. 2, l'Agenzia riconosce a GTT S.p.A. la compensazione economica annua di € 18.369.338.99 al netto di IVA.

7. L'ammontare delle compensazioni economiche, di cui al comma precedente, è stato determinato sulla base dell'Accordo di Programma tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione citato al punto 2 delle premesse; il medesimo ammontare è stato impegnato dalla Regione Piemonte a favore dell'Agenzia per la copertura finanziaria relativa la Contratto di servizio con GTT SpA per il 2005.

Tenuto conto che nel corso del 2001, durante la vigenza del primo contratto di servizio sperimentale, la produzione della ferrovia Torino-Ceres era sensibilmente aumentata rispetto a quella dell'anno 1998 (presa a riferimento per la definizione delle compensazioni economiche riportate nell'Accordo di programma), per effetto della modifica del programma di esercizio in relazione al cadenzamento alla mezz'ora delle corse, e che

nell'Accordo stesso, all'art. 7, era previsto l'adeguamento delle compensazioni economiche sia in relazione all'indice del costo della vita sia alle maggiori produzioni " derivanti dall'attivazione delle opere in fase di completamento", le parti si impegnano a rappresentare e sostenere nelle competenti sedi istituzionali, anche tramite il Comitato di Monitoraggio dell'Accordo di Programma, l'esigenza di rivedere ed adeguare le compensazioni economiche ai nuovi volumi di produzione, tenuto anche conto della messa in esercizio delle tratte risanate.

8. La suddetta compensazione economica tiene conto di un onere per il co-uso del binario FS da Settimo a Porta Susa pari a 215.000 Euro (accertamento per l'anno 2003), nelle more della definizione del Pedaggio RFI. Nel caso di eventuali maggiori le parti si impegnano a rappresentare e sostenere nelle competenti sedi istituzionali, anche tramite il Comitato di Monitoraggio dell'Accordo di Programma, la necessità di rivedere anche l'adeguamento della compensazione economica.

9. Qualora a seguito dell'incremento dei costi di esercizio (quali ad esempio quelli conseguenti al rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro o dell'aumento dei prezzi dei prodotti energetici) siano resi disponibili all'Agenzia maggiori trasferimenti finanziari statali o regionali, finalizzati alla loro copertura, l'Agenzia provvederà alla relativa erogazione a GTT nel rispetto della natura del trasferimento.

10. L'Agenzia si impegna, ora per allora, ad integrare il corrispettivo contrattuale subordinatamente all'erogazione degli eventuali ulteriori trasferimenti ottenuti dalla Regione Piemonte per il finanziamento dell'esercizio delle due ferrovie oggetto del presente contratto.

11. Le compensazioni economiche, di cui al precedente comma 6, vengono erogate dall'Agenzia a GTT S.p.A. secondo rate trimestrali posticipate, da liquidare a fronte di emissione di regolare fattura entro 30 giorni dal ricevimento della stessa, e comunque a seguito di avvenuto accredito da parte dello Stato, conformemente all'art. 2, comma 1 del D.P.C.M. del 16.11.2000 pubblicato sulla G.U. del 30.12.2000 e dalla Regione all'Agenzia a seguito del conferimento della gestione dell'esercizio del trasporto ferroviario di cui al precedente articolo 4.

12. Entro i venti giorni successivi ad ogni trimestre GTT S.p.A. produrrà una dichiarazione del servizio effettivamente erogato nel trimestre precedente, corredata da idonea e completa documentazione attestante i servizi effettivamente resi e quanto necessario per la verifica del rispetto degli obblighi contrattuali.

La documentazione dovrà contenere i seguenti dati:

- n. treni programmati;
- n. treni \* km programmati;
- n. treni effettuati;
- n. treni \* km effettuati;
- n. treni soppressi parzialmente o per l'intera tratta e motivazioni;
- n. treni \* km soppressi;
- n. autobus programmati;
- n. bus \* km programmati;
- n. autobus effettuati;
- n. bus \* km effettuati (al netto delle percorrenze fuori

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|  | servizio);   |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• n. autobus soppressi parzialmente o per l'intera tratta e motivazioni;</li> </ul>   |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• n. bus * km soppressi;</li> </ul>   |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• provvedimenti intrapresi a seguito di soppressione dei servizi (treni e/o autobus) a garanzia della mobilità;</li> </ul>  |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• indice di affidabilità del servizio ferroviario;</li> </ul>   |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• indice di affidabilità del servizio ferroviario al netto delle soppressioni la cui responsabilità è attribuibile a terzi e/o "fenomeni esterni";</li> </ul>   |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• indice di puntualità effettivo del servizio ferroviario rispetto allo standard di 5 e 15 minuti, per l'intera giornata e nelle fasce di punta;</li> </ul>   |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• indice di puntualità effettivo del servizio ferroviario rispetto allo standard di 5 e 15 minuti, per l'intera giornata e nelle fasce di punta, al netto dei treni il cui ritardo è attribuibile a terzi e/o "fenomeni esterni";</li> </ul>  |  |
|  | <p>Le Parti definiscono "fenomeni esterni" le calamità naturali o gli eventi atmosferici particolarmente disastrosi, l'occupazione e/o il danneggiamento della sede ferroviaria da parte di terzi o di cose di terzi, la sospensione del servizio ordinata per pubblica sicurezza. Non sono da annoverare fra i "fenomeni esterni" i guasti al materiale rotabile in uso a GTT ed i guasti e/o l'inutilizzo della sede ferroviaria di GTT (strada ferrata e linea aerea di contatto comprensive di impianti ed apparati elettrici ed elettromeccanici) per lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria.</p> |  |
|  | In caso di sciopero sarà versato il corrispettivo per i servizi effettivamente   |  |

erogati.

Nel caso di mancata effettuazione dei servizi indispensabili, da garantire ai sensi dell'art. 2, comma 2, della legge 12 giugno 1990, n. 146 e s.m.i., saranno applicate le sanzioni di cui al successivo art. 23.

13. In attuazione delle disposizioni comunitarie (direttiva CE/2001/14) recepite dalla normativa nazionale (art 21 D.Lgs 188/2003) nel corso dell'anno 2005 il gestore dell'infrastruttura - RFI ha attivato un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato "Performance Regime". Tale sistema è stato reso operativo da RFI attuando due procedure operative che permettono di individuare la causa del ritardo, in seguito alla registrazione dei ritardi a termine corsa da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura nazionale, e di individuare in contraddittorio con le imprese ferroviarie, il responsabile del ritardo al quale vengono applicate le sanzioni prestabilite; le penali riscosse vanno a compensare chi a sua volta ha subito il ritardo.

La società GTT SpA nel tratto Settimo - Porta Susa utilizza tracce orarie acquistate da Trenitalia con conseguente impossibilità di valersi direttamente del predetto sistema compensativo, mentre ne usufruisce Trenitalia che ha un rapporto diretto con il gestore.

Le parti si impegnano a concordare una procedura che, a partire dal 2007, permetta l'inserimento delle produzioni GTT nel sistema Qualità di RFI denominato "Performance Regime".

14. Sulla base della documentazione di cui sopra il Comitato, di cui all'art. 6, si riunisce entro 30 giorni dal termine del trimestre precedente al fine di definire:

a) l'ammontare delle eventuali detrazioni per servizi non resi, pari a euro 6,02 al netto dell'IVA per ciascun treno\*km e a euro 1,5 al netto dell'IVA per ciascun bus\*km sostitutivo;

b) le sanzioni a carico di GTT S.p.A., di cui all'articolo 23.

Resta inteso tra le Parti che l'applicazione della riduzione della compensazione economica per servizi non resi, sino al riconoscimento da parte dello Stato dell'adeguamento delle Compensazioni economiche per il periodo di riferimento del presente Contratto, così come previsto al precedente punto 7, si applica solamente se i servizi non resi conducono ad una produzione annua inferiore a 946.657 treni\*km. Resta altresì inteso quanto riportato nel successivo art.8.

15. Le eventuali differenze di cui sopra verificate con le modalità previste dal comma precedente saranno conguagliate con il pagamento della prima rata successiva; in mancanza di quanto disposto al precedente comma 9 l'erogazione dei corrispettivi relativi al trimestre successivo sarà sospesa fino all'adempimento.

16. Il pagamento della rata relativa al quarto trimestre avrà luogo come segue:

a) entro i termini e con le forme previste per gli altri trimestri per l'intero corrispettivo detratto del doppio del valore della massima decurtazione, per sanzioni e servizi non resi, registrata nei precedenti trimestri;

b) il saldo sarà conguagliato entro trenta giorni dal ricevimento di regolare documento contabile, da emettere successivamente alla stesura del Verbale del Comitato, di cui all'art. 6, relativo alla verifica dei servizi resi da GTT S.p.A. nel corso dell'ultimo trimestre secondo le modalità previste

per gli altri trimestri.

17. L'Agenzia riconosce a GTT S.p.A. gli interessi di mora, al tasso legale, per ogni giorno di ritardo nei pagamenti rispetto alle scadenze previste dal Contratto, a condizione che l'emissione della fattura sia regolare e che il ritardo sia dovuto all'organizzazione dell'Agenzia stessa e non al ritardato trasferimento dei fondi all'Agenzia da parte della Regione o alla Regione da parte dello Stato. In questo ultimo caso saranno riconosciuti gli interessi a GTT S.p.A. se questi, a loro volta, saranno riconosciuti alla Regione dallo Stato e alla Agenzia dalla Regione. I giorni di mora a carico dell'Agenzia si calcolano soltanto a partire dal decimo giorno lavorativo successivo alla data valuta del trasferimento nelle casse dell'Agenzia dalla Regione delle risorse regionali.

18. GTT S.p.A., per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti il trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, fermo restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali verso l'Agenzia.

19. L'Agenzia ha la più ampia facoltà di disporre verifiche e controlli sui servizi e sull'osservanza delle norme stabilite nel presente Contratto secondo i tempi e le modalità che riterrà più opportuni, utilizzando inoltre, in accordo con la Regione Piemonte, gli Ispettori appositamente comandati da quest'ultima. L'Agenzia curerà l'invio del nominativo degli ispettori a GTT SpA che ne autorizzerà il libero accesso sui servizi e nelle aree degli impianti disponibili ai viaggiatori.

#### **Art. 6 (Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)**

1. Nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, al fine di

facilitare la gestione del Contratto, le Parti stesse si impegnano a costituire il “Comitato Tecnico di Gestione del Contratto”, di seguito denominato per brevità “Comitato” composto da tre rappresentanti per ciascuna delle Parti.

E' facoltà del Comitato richiedere la partecipazione di un Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e/o di un Rappresentante del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Potrà essere nominato un membro esperto in materia di mobilità e trasporto pubblico di comune accordo fra le Parti.

2. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti nella gestione e nel monitoraggio del Contratto per quanto riguarda l'adempimento delle singole clausole contrattuali.

3. Le funzioni di segreteria del Comitato e il relativo onere sono a carico di GTT S.p.A.

4. La partecipazione ai lavori del Comitato non comporta riconoscimento di compensi o gettoni di presenza.

5. Il Comitato, formalmente costituito, adotterà un proprio regolamento.

#### **Art. 7 (Flessibilità del Programma di Esercizio)**

1. GTT S.p.A. può procedere a modifiche del servizio per consentire l'effettuazione di lavori di miglioria, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria programmati da GTT S.p.A. stessa, nonché delle aree e degli impianti nei quali si sviluppano le attività relative all'esercizio ferroviario oggetto del presente Contratto, ivi comprese quelle commerciali, previo confronto con l'Agenzia. Nei casi in cui tali

lavori interessino la sicurezza dell'esercizio ferroviario e, in genere, delle persone, è sufficiente una tempestiva informazione di GTT S.p.A. all'Agenzia.

2. Al fine di consentire l'adeguamento tempestivo delle modalità di offerta del servizio ai mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto, le Parti possono procedere d'intesa a riprogrammare le percorrenze chilometriche complessive oggetto del contratto, senza necessità di varianti contrattuali ove tale riprogrammazione non comporti una variazione delle compensazioni economiche a carico dell'Agenzia di cui al precedente articolo 5, comma 5. In ogni caso, ogni variazione al programma di esercizio dovrà essere autorizzata dall'Agenzia.

3. GTT S.p.A. è tenuta a comunicare alla clientela, con congruo anticipo, le modifiche programmate. Le informazioni dovranno essere esposte negli appositi spazi individuati nelle stazioni e nelle fermate; inoltre specifici avvisi dovranno essere affissi sui treni e/o sugli autobus interessati dai provvedimenti di variazione.

Il testo dei comunicati dovrà essere concordato con l'Agenzia preventivamente alla loro stampa e diffusione

Le Parti fissano in 10 giorni naturali consecutivi, salvo eccezioni concordate, il termine minimo che deve intercorrere fra la diffusione delle informazioni, relative alle modifiche programmate, alla clientela e l'avvio dei provvedimenti di variazione al programma di esercizio. Il predetto termine può essere ridotto solo in caso di eventi eccezionali non prevedibili determinati da indifferibili esigenze legate alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e delle persone

In caso di inosservanza dei predetti obblighi GTT S.p.A. sarà assoggettata alle sanzioni di cui al successivo articolo 23

4. In caso di manifestata e certificata difficoltà ad effettuare i servizi ferroviari a causa di impedimenti gestionali di GTT S.p.A., nei casi possibili la stessa è tenuta a sostituire efficacemente le corse con autobus sostitutivi. In caso di sostituzione con autobus sarà applicata trimestralmente la riduzione della compensazione economica per i servizi ferroviari non resi e la relativa compensazione per i servizi di autobus sostitutivi pari, rispettivamente, a euro 6,02 al netto dell'IVA per ciascun treno\*km e a euro 1,5 al netto dell'IVA per ciascun bus\*km sostitutivo.

Nel caso di utilizzo di autobus sostitutivi le percorrenze stradali da considerare al fine del computo della compensazione saranno quelle già previste nel programma di esercizio di cui all'Allegato 1.

#### **Art. 8 (Interruzione dei servizi per cause eccezionali)**

1. L'esecuzione dei servizi oggetto del Contratto non può essere interrotta né sospesa da GTT S.p.A. per nessun motivo, salvo cause di forza maggiore previste dalla legge o nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica e in ogni caso deve essere ripristinata al più presto. Con l'eccezione del mancato versamento da parte dell'Agenzia delle compensazioni economiche di cui al precedente art. 5, GTT S.p.A. non potrà invocare l'inadempimento di alcun altro obbligo dell'Agenzia previsto nel presente Contratto, quale causa di sospensione dei servizi ferroviari oggetto dello stesso Contratto. In caso di abbandono o sospensione del servizio da parte di GTT S.p.A. per cause diverse da quella prima prevista come eccezione, l'Agenzia potrà sostituirsi senza formalità di sorta a GTT

S.p.A. per l'esecuzione d'ufficio del servizio, con rivalsa su di esso delle spese sostenute. Per l'esecuzione d'ufficio, l'Agenzia potrà avvalersi di altre aziende nel rispetto della vigente normativa.

2. GTT S.p.A. garantisce, in caso di sciopero, l'erogazione della quantità di servizio minimo riportato nell'Orario Ufficiale secondo quanto stabilito dalla legge 12/6/1990 n. 146 e successive modificazioni ed integrazioni e dagli Accordi Aziendali vigenti.

Analogamente a quanto previsto all'art. 6 – comma 2 della legge 146/1990 per le comunicazioni agli utenti, GTT SpA è tenuta a dare comunicazione all'Agenzia, almeno cinque giorni prima dell'inizio dello sciopero, dei modi e dei tempi di erogazione dei servizi. GTT SpA è tenuta inoltre a comunicare tempestivamente all'Agenzia le eventuali revoche, sospensioni o rinvii degli scioperi proclamati.

Le Parti concordano sull'opportunità di monitorare gli effetti sulla struttura e sull'entità dei mutamenti dei costi nelle condizioni di erogazione del servizio conseguenti agli scioperi di cui al presente comma.

3. Il verificarsi di interruzioni e danni a seguito di eventi fortuiti o accidentali, quali calamità naturali, disordini in occasione di manifestazioni pubbliche o sommosse o incidenti provocati da terzi o da cose di terzi, indisponibilità della linea ferroviaria promiscua con RFI e comunque eventi non prevedibili, non comportano riduzioni delle compensazioni economiche previste dal precedente articolo 5, a condizione che GTT S.p.A., in tempi e secondo modalità appropriati, assicuri la continuità del servizio di trasporto anche in forma sostitutiva

4. Le variazioni del servizio di cui al presente articolo sono

tempestivamente comunicate da GTT S.p.A. all’Agenzia, anche a mezzo fax.

## **PARTE SECONDA: OBIETTIVI**

### **Art. 9 (Parametri gestionali)**

1. Le Parti convengono di identificare i seguenti cinque parametri, separatamente per le due linee:

- Passeggeri\*km trasportati;
- Percorrenze chilometriche annue di servizio effettivo;
- Costo operativo chilometrico del servizio;
- Velocità commerciale dei servizi;
- Rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura.

Le definizioni e le modalità di rilevazione dei suddetti parametri sono contenute nell’allegato n. 4. Le risultanze delle suddette rilevazioni costituiranno la base di conoscenza sulla quale le Parti concorderanno gli obiettivi di efficienza/efficacia da perseguire nel periodo di vigenza del successivo Contratto di Servizio.

### **Art. 10 (Scheda servizi)**

1. Le parti concordano nell’assumere il documento “Scheda Servizi”, di cui all’allegato n. 5. ed i dati economici-gestionali di cui all’allegato n. 6, con i dati relativi a ciascun anno di validità del Contratto, quale valutazione sullo stato di fatto del livello quantitativo e qualitativo del servizio erogato.

2. Le Parti concordano, in particolare, che tali dati rappresentano la situazione di riferimento su cui verranno concordati e misurati gli obiettivi

da perseguire nel successivo Contratto di Servizio.

3. I dati, di cui ai precedenti commi 1 e 2, dovranno essere opportunamente forniti da GTT S.p.A. rispettivamente entro:

- il mese di luglio: consuntivo anno precedente;
- il mese di novembre: preconsuntivo anno in corso.

I dati di preconsuntivo sono da intendersi come dati rappresentativi dell'andamento economico del primo semestre e di previsione con riferimento al restante periodo dell'anno.

#### **Art. 11 (Passeggeri trasportati)**

1. GTT S.p.A. si impegna a rilevare il numero dei passeggeri trasportati per il periodo di validità del presente Contratto .

2. Il calcolo dei passeggeri viene effettuato in forma convenzionale, secondo le modalità di cui all'allegato n. 4.

3. GTT SpA è tenuta ad inviare all'Agenzia, su supporto informatico, le risultanze dei numeri di passeggeri , in termini di saliti e discesi, rilevati nei periodi concordati su ogni treno e autobus e per ogni stazione.

#### **Art. 12 (Percorrenze chilometriche annue di servizio)**

1. GTT S.p.A. si obbliga a rilevare le percorrenze chilometriche di servizio effettivo, al netto delle percorrenze fuori servizio.

#### **Art. 13 (Costo operativo chilometrico del servizio)**

1. GTT S.p.A. si impegna a rilevare le variazioni del costo totale per treno\*km di servizio effettivo al netto dei costi di infrastruttura.

2. I costi operativi chilometrici sono calcolati secondo le modalità contenute nell'allegato n. 4.

#### **Art. 14 (Velocità commerciale)**

1. GTT S.p.A. si impegna a rilevare la velocità commerciale dei servizi in generale, definita come rapporto tra i treni\*km di servizio annui e le ore di servizio annue offerte al pubblico, e, in particolare differenziata per categorie di treni e/o per linee.

**Art. 15 (Rapporto ricavi/costi)**

1. Le Parti convengono di verificare al termine dell'esercizio il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura, con le modalità fissate nell'allegato n. 3.

**PARTE TERZA: IMPEGNI PROGRAMMATICI DELLE PARTI**

**Art. 16 (Politica del trasporto)**

1. L'Agenzia si impegna a promuovere con la Regione:

- la realizzazione dei progetti di miglioramento delle infrastrutture e degli impianti ferroviari e delle infrastrutture intermodali nei modi e tempi definiti dall'Amministrazione nel Piano Regionale dei Trasporti; qualora la Regione ritenesse di avvalersi della rilevante esperienza di Project Management di opere infrastrutturali acquisita da GTT S.p.A., attestata anche dalla certificazione ISO 9001 di cui al punto 11 delle premesse, il relativo rapporto dovrà essere regolato nel rispetto della normativa vigente;
- l'integrazione modale e tariffaria.

**Art. 17 (Politica tariffaria)**

1. GTT S.p.A. adotta le tariffe regionali deliberate dalla Regione. Le sanzioni a carico degli utenti sono stabilite dall'art.20 della Legge Regionale n. 1/2000. Il biglietto a tariffa ordinaria per il percorso minimo è quello previsto per il primo scaglione della tariffa regionale Piemonte.

2. GTT S.p.A. potrà, in accordo con l’Agenzia, adottare altre tipologie di titoli di viaggio, complementari a quelle di cui al precedente comma, con caratteristiche tariffarie e commerciali volte a favorire l’accesso ai servizi da parte di specifici segmenti di clientela.

3. GTT S.p.A. potrà adottare per particolari servizi o linee di prodotto, tariffe diverse da quelle previste al presente articolo. Per tali servizi sussiste comunque, in ordine all’adozione di specifici e differenziati sistemi tariffari e ai fini della verifica delle loro compatibilità con le tariffe di cui al comma 1, l’obbligo di procedere in accordo con l’Agenzia e di fornire adeguata informazione alla clientela; in ogni caso gli eventuali mancati introiti derivanti da iniziative commerciali adottate da GTT S.p.A., successivamente alla stipula del presente Contratto, restano a carico della stessa e devono essere computate come introiti da traffico.

4. Nelle aree nelle quali è prevista, da provvedimenti regionali e/o di altri enti competenti, l’adozione di sistemi tariffari integrati e/o l’attuazione di integrazioni modali, GTT S.p.A. applicherà, in accordo con l’Agenzia, applicare il sistema tariffario previsto. Le Parti concorderanno le modalità di accertamento, quantificazione e rimborso degli eventuali mancati introiti o maggiori costi conseguenti.

5. I mancati introiti, derivanti dall’applicazione di particolari riduzioni e/o agevolazioni tariffarie per categorie di utenti e/o per ambiti territoriali dovuta a provvedimenti normativi e/o amministrativi da parte della Regione, sono interamente riconosciuti a GTT S.p.A. dalla Regione. In applicazione dell’art. 12, comma 5 della Legge Regionale n. 1/2000 è vietato il rilascio di titoli di viaggio gratuiti.

6. Le modalità di accertamento, quantificazione e rimborso dei mancati introiti saranno concordate dalle Parti.

7. GTT S.p.A. si impegna ad adottare un sistema di bigliettazione che risponda alle specifiche tecniche e tecnologiche assunte dalla Regione quali standard per il servizio di trasporto pubblico. Le modalità attuative dovranno essere oggetto di specifico accordo.

8. Entro sei mesi dalla stipula del presente Contratto, GTT S.p.A. presenterà all'Agenzia obiettivi e interventi del programma di controllo dell'evasione tariffaria. I risultati raggiunti e gli aggiornamenti di tale programma saranno trimestralmente comunicati all'Agenzia.

#### **Art. 18 (Politica della qualità dei servizi)**

1. Anche in relazione a quanto previsto all'art. 17, GTT S.p.A. si impegna a migliorare i livelli qualitativi del servizio offerto per soddisfare le esigenze dei clienti-utenti, con particolare attenzione all'abbattimento delle barriere architettoniche per il trasporto di viaggiatori diversamente abili e della sicurezza dei viaggiatori. A tale scopo ha determinato di dare continuità alle iniziative già concordate con GTT SpA e già in essere tra le parti a seguito di sottoscrizione di appositi Protocolli d'intesa.

2. In particolare, sui servizi di cui al presente contratto GTT si obbliga a consentire il libero accesso ai servizi ai:

a) possessori delle tessere di libera circolazione che utilizzano il servizio ferroviario, così come deliberato con D.G.R. n. 2 – 8049 del 23/12/2002; le parti concordano di prorogare la validità delle tessere di libera circolazione rilasciate, al 31 dicembre 2006;

b) funzionari e agenti delle forze dell'ordine appartenenti ai corpi di

Poizia di Stato, Polizia Penitenziaria, Arma dei Carabinieri, Corpo Forestale e Guardia di Finanza. Il libero accesso, limitato ai servizi di seconda classe, è subordinato alla condizione che gli interessati forniscano assistenza al personale di scorta in caso di accertamento di identità o per interventi di ripristino di ordine pubblico. Gli Agenti e i Funzionari devono segnalare di propria iniziativa al personale di scorta, al momento della salita sul convoglio, la propria presenza. Qualora non indossino l'uniforme devono esporre sul bavero il distintivo del corpo di appartenenza e mostrare al personale di scorta la tessera di riconoscimento. Quanto previsto dal presente comma è comunicato, per il tramite della Regione, a tutti i comandi regionali delle forze dell'ordine interessate, provvedendo ad acquisirne il consenso. Gli Agenti e Funzionari che non osservano le modalità di ammissione sui treni saranno considerati a tutti gli effetti privi di biglietto

3.Per le obbligazioni di cui al precedente l'Agenzia riconoscerà a GTT SpA il compenso forfetario complessivo che il Dirigente competente della Direzione trasporti della Regione determinerà e trasferirà all'Agenzia medesima. Relativamente alle modalità di pagamento le parti concordano di attenersi a quanto sarà stabilito dalla Regione.

4.L'Agenzia prende atto della Carta dei Servizi di GTT S.p.A. relativa all'anno 2003 per i servizi ferroviari, pubblicata in linea con lo schema generale di riferimento di cui alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 Dicembre 1998; la stessa Carta sarà aggiornata con l'emissione di una nuova Carta dei servizi completa oppure attraverso un documento che aggiorni gli impegni di qualità della stessa Carta per il

nuovo anno. La valutazione del rispetto degli standard minimi di qualità, definiti nell'allegato n. 2, sarà effettuata attraverso il monitoraggio della qualità erogata. GTT S.p.A., in corrispondenza delle fermate impresenziate e nel caso di eventuale estensione del numero delle stesse e/o di riduzioni dell'orario di apertura al pubblico dei servizi di biglietteria, garantisce una adeguata considerazione delle esigenze della clientela, con particolare riguardo agli aspetti della vendita dei titoli di viaggio e dell'informazione

#### **Art. 19 (Gestione dei servizi)**

1.GTT S.p.A. si impegna a rilevare i parametri di produttività ed efficienza, così come indicati nella Parte Seconda, in relazione alle percorrenze ed al costo chilometrico.

2.Al fine di consentire all'Agenzia di quantificare i costi ed i ricavi delle attività di trasporto rispetto all'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria GTT SpA si impegna a trasmettere all'Agenzia i conti economici distinti per le due attività. Inoltre GTT SpA si impegna ad inviare trimestralmente all'Agenzia informazioni di natura tecnica ed economica sui fattori produttivi da concordare tra le parti per l'erogazione del servizio di trasporto ferroviario.

#### **PARTE QUARTA: SISTEMI DI MONITORAGGIO**

##### **Art. 20 (Parametri di monitoraggio ed economico-gestionali)**

1.GTT S.p.A. si obbliga a fornire i dati consuntivi relativi ai parametri di monitoraggio e di natura economico-gestionale del servizio, anche su supporto informatico, riportati nell'allegato n. 7. Qualora alcuni dati non fossero disponibili nella contabilità di GTT S.p.A. essi verranno ricercati di comune accordo da fonti extracontabili.

2.GTT S.p.A. si impegna inoltre a fornire, anche su supporti informatici e compatibili con i sistemi a disposizione dell’Agenzia, i dati relativi al programma di esercizio del presente contratto di servizio (allegato n. 1) e l’individuazione della tipologia del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del programma di esercizio le cui caratteristiche sono illustrate nell’allegato n. 7.

3. I dati, di cui al comma 2 del presente articolo, vengono consegnati ed illustrati ad ogni cambio di orario da GTT S.p.A. all’Agenzia, la quale può richiedere a GTT S.p.A. di effettuare ulteriori verifiche sulla conformità dei dati presentati.

#### **Art. 21 (Monitoraggio della qualità del servizio)**

1.GTT S.p.A. fornisce all’Agenzia, di norma con cadenza trimestrale, le rilevazioni interne sul rispetto degli standard minimi di qualità di cui all’allegato n. 2. L’Agenzia si riserva di chiedere a GTT S.p.A. eventuali anticipazioni per treno/i e/o per linea/e delle rilevazioni programmate.

2.L’Agenzia valuta le risultanze della rilevazione di cui al comma 1 e indica le eventuali azioni di miglioramento.

3.L’Agenzia, tramite propri incaricati, può effettuare rilevazioni sulla rete secondo una metodologia concordata, per verificare il rispetto degli standard minimi di qualità del servizio rilevabili con tale metodologia (frequenza e regolarità riferite sia alla marcia dei convogli sia ai cicli di effettuazione di pulizia) ed il livello di soddisfazione dell’utenza (qualità percepita).

4.L’Agenzia designa i propri Funzionari autorizzati a svolgere attività ispettiva dandone comunicazione a GTT S.p.A., la quale provvede

tempestivamente al rilascio a tale fine di documenti autorizzativi e di libera circolazione.

#### **Art. 22 (Rispetto degli impegni)**

1. Le Parti verificano il rispetto degli impegni e i risultati conseguiti da parte di GTT S.p.A. in sede di Comitato, sulla base del monitoraggio di cui ai precedenti articoli 20 e 21, programmando a questo fine apposite riunioni del Comitato, in coerenza con la periodicità fdi acquisizione dei dati di monitoraggio.

2. Il Comitato al termine delle verifiche di cui al precedente comma 1 produce un documento che individua, per ciascuno degli impegni di GTT S.p.A., il livello di assolvimento, le motivazioni e la documentazione giustificativa delle valutazioni.

3. Le Parti si impegnano a definire di intesa, attivando ogni opportuno confronto, le azioni correttive per il rispetto degli impegni reciproci assunti con il Contratto.

#### **Art. 23 (Sistema delle sanzioni)**

1. Il mancato rispetto del termine minimo fissato e la diffusione delle informazioni relative alle variazioni del programma di esercizio ovvero il mancato coordinamento con l’Agenzia nella predisposizione del testo dei comunicati, di cui al precedente art. 7 comma 3, è sanzionato con una penale di € 2.000 per ogni caso accertato.

2. L’eventuale mancato rispetto degli standard minimi di qualità di cui all’allegato n. 2 sarà regolato come segue

- il mancato raggiungimento degli obiettivi di PUNTUALITA’ fissati all’allegato n. 2.1 - verificato trimestralmente e calcolato su base mensile

- darà luogo, per ogni punto percentuale di scostamento in diminuzione (arrotondato per difetto), all'applicazione di una penalità di:

o Euro 500,00 per i ritardi di cui al punto 1) dell'allegato n. 2.1;

o Euro 1.000,00 per i ritardi di cui al punto 2) dell'allegato n. 2.1;

• il mancato rispetto dei cicli di PULIZIA A BORDO, elencati all'allegato n. 2.2, darà luogo all'applicazione a carico di GTT S.p.A. di una penalità di:

o Euro 250,00 per ogni accertamento di PULIZIA IN PROGRAMMA ESEGUITA IN MODO INCOMPLETO;

o Euro 500,00 per ogni accertamento di MANCATA EFFETTUAZIONE DELL'INTERVENTO DI PULIZIA PROGRAMMATO;

• il mancato rispetto dei cicli di PULIZIA NELLE STAZIONI, elencati all'allegato n. 2.2, darà luogo all'applicazione a carico di GTT S.p.A. di una penalità di:

o Euro 500,00 per ogni accertamento di MANCATA EFFETTUAZIONE DELL'INTERVENTO DI PULIZIA PROGRAMMATO;

• il mancato rispetto della composizione programmata dei treni ritenuti a rischio di criticità per AFFOLLAMENTO, indicati all'allegato n. 2.3, darà luogo all'applicazione di una penalità di Euro 500,00 per ogni vettura in meno assegnata;

• il superamento del limite di AFFIDABILITA', fissato all'allegato n. 2.4, darà luogo all'applicazione di una penalità di Euro 2.500,00 per ogni decimale percentuale di scostamento; la penalità è ridotta del 50%

se al superamento dell'indice di cui all'allegato n. 2.4, non corrisponde una riduzione superiore allo 0,5% della produzione in treni\*km prevista per lo stesso periodo;

- l'Agenzia segnalerà a GTT S.p.A. l'eventuale mancanza e/o la non funzionalità e/o l'inidoneità riscontrata presso le Fermate e Stazioni nei sistemi di avvisi, così come previsti nell'allegato n. 2.5 INFORMAZIONE ALLA CLIENTELA, presso uno o più impianti, indicando il termine entro il quale provvedere; la mancata ottemperanza entro il termine predetto darà luogo all'applicazione di una penalità di Euro 1.000,00 per ogni infrazione e per ogni giorno di ritardo.

- Il mancato rispetto di uno degli standard di qualità riportati in allegato n. 2.6 comporterà una penalità di Euro 50,00 per ogni infrazione rilevata.

3. La mancata segnalazione dei dati relativi alla verifica del rispetto degli indici di qualità al fine di impedire o alterare la verifica e arrecare un vantaggio ingiusto alla GTT S.p.A. è punita con una penale di Euro 52.000,00 per ogni infrazione. La contestazione avrà luogo in presenza di elementi probanti inconfutabili dalle Parti.

4. Nel caso di mancata effettuazione, per cause imputabili a GTT S.p.A., dei servizi individuati come indispensabili ai sensi dell'art. 2 della legge 12/06/1990, n. 146 e s.m.i., e per un numero di volte superiore ad un treno o a un autobus sostitutivo in un anno solare, sarà applicata una sanzione pari a € 1.000,00 per ogni treno ed una sanzione pari a € 500,00 per ogni autobus.

5. Allo scopo di introdurre un sistema premiante dei risultati positivi eventualmente conseguiti da GTT S.p.A. relativamente agli indicatori di puntualità, di cui all'allegato n. 2.1, il miglioramento percentuale degli obiettivi fissati, con superamento degli standard concordati, accertato in sede di controllo, darà luogo ad uno sconto sull'applicazione delle penalità eventualmente irrogabili per il mancato raggiungimento degli stessi obiettivi.

6. Tale sconto sarà di importo corrispondente alla sanzione prevista per il mancato raggiungimento di ciascun obiettivo e calcolato con le stesse modalità.

7. Il riconoscimento di sconti sulle sanzioni da comminare non potrà superare complessivamente l'importo totale delle sanzioni stesse previste per il mancato rispetto degli standard di cui all'allegato n. 2.1.

8. La verifica dei risultati raggiunti, l'applicazione delle eventuali sanzioni ed il riconoscimento degli eventuali sconti sulle stesse verranno effettuate trimestralmente, ai sensi dell'art. 5 commi 8 e 9.

9. Su proposta del Comitato Tecnico, di cui al precedente art. 6, le Parti concorderanno un sistema di riutilizzazione degli introiti eventualmente incamerati dall'Agenzia in applicazione delle penalità e/o delle riduzioni delle compensazioni economiche per servizi non resi mirato a realizzare interventi finalizzati al miglioramento qualitativo del servizio e che comunque comportino un beneficio per l'utenza.

**Art. 24 (Ulteriori impegni di GTT S.p.A. – Pulizia delle Stazioni)**

1. Nel caso di accertata inosservanza dei cicli di pulizia programmati presso le Stazioni/Fermate di RFI S.p.A, GTT S.p.A. si impegna a darne

notizia all’Agenzia.

**Art. 25 (Bonus abbonati - oggetto e finalità)**

1. Il titolo di trasporto consegnato da GTT S.p.A. ai passeggeri abbonati fruitori dei servizi di trasporto ferroviario, in seguito al pagamento della relativa tariffa, definisce obbligazione da parte di GTT S.p.A. a fornire un servizio complessivamente determinato comprendente tutti gli elementi qualitativi riportati nella carta dei servizi regionali.

**Art. 26 (Definizione di “bonus”)**

1. Qualora i requisiti di affidabilità e puntualità, calcolati complessivamente per le ferrovie “Canavesana” e “Torino – Ceres”, che costituiranno gli indici medi da utilizzare per il calcolo dell’eventuale bonus da corrispondere, non vengano rispettati, in toto o in parte da GTT S.p.A., la stessa si fa carico di disporre a favore dei clienti abbonati il “bonus” secondo le modalità di seguito descritte. Il valore del “bonus” non potrà superare il 30% (trenta per cento) del valore complessivo dell’abbonamento.

2. L’Agenzia e GTT S.p.A. concordano di affidare al Comitato di cui al precedente art. 6 la formalizzazione delle sanzioni denominate “bonus” a carico di GTT S.p.A., ovvero un valore espresso in percentuale, applicabile in forma di rimborso di detrazione per eventuali successivi acquisti di titoli di viaggio a favore di tutti gli abbonati delle ferrovie esercite da GTT.

**Art. 27 (Ambito di applicazione del “bonus”)**

1. Il “bonus” di cui al precedente articolo dovrà essere applicato ai possessori dei seguenti abbonamenti mensili o plurimensili presso le biglietterie di GTT SpA:

a) abbonamenti mensili integralmente di pertinenza GTT S.p.A. Per tali

titoli di viaggio il valore del bonus viene detratto per successivi rinnovi

ovvero, in casi eccezionali, su apposita richiesta scritta dell'interessato,

per espressa rinuncia al rinnovo dell'abbonamento, viene effettuato

mediante rimborso in contanti, previa restituzione del titolo di viaggio,

nella misura percentualmente determinata;

b) abbonamenti mensili "Formula" con espansioni ferroviarie. Per tali

titoli di viaggio il valore del bonus viene detratto per successivi rinnovi

ovvero, in casi eccezionali, su apposita richiesta scritta dell'interessato,

per espressa rinuncia al rinnovo dell'abbonamento, viene effettuato

mediante rimborso in contanti, previa restituzione del titolo di viaggio,

nella misura del 50% (cinquantapercento) rispetto al valore di Bonus

determinato (Es. Bonus 10%, Bonus Formula 5%);

c) abbonamenti mensili "Formula" senza espansioni ferroviarie, con

esclusione di quelli riguardanti l'area urbana (zone U e A). Per tali titoli

di viaggio il valore del bonus viene detratto per successivi rinnovi

ovvero, in casi eccezionali, su apposita richiesta scritta dell'interessato,

per espressa rinuncia al rinnovo dell'abbonamento, viene effettuato

mediante rimborso in contanti, previa restituzione del titolo di viaggio,

nella misura del 40% (quarantapercento) rispetto al valore di Bonus

determinato (Es. Bonus 10%, Bonus Formula 4%);

d) per gli abbonamenti plurimensili il bonus viene riconosciuto

nell'identica percentuale calcolata sulla relativa frazione mensile del

valore dell'abbonamento. Il rimborso è effettuato alla scadenza della

validità del titolo di viaggio, previa consegna del medesimo. Anche per

tali titoli di viaggio il valore del bonus viene detratto per successivi

rinnovi ovvero, in casi eccezionali, su apposita richiesta scritta dell'interessato, per espressa rinuncia al rinnovo dell'abbonamento, viene effettuato mediante rimborso in contanti, previa restituzione del titolo di viaggio.

#### **Art. 28 (Modalità di calcolo delle sanzioni)**

1. Gli elementi compositivi la valutazione del servizio vengono distinti in:
  - a) puntualità;
  - b) affidabilità.
2. Oggetto di verifica dei fattori indicati ai precedenti punti a) e b) sono tutti i servizi ferroviari oggetto del presente contratto circolanti nei giorni lavorativi (lunedì – venerdì) il cui arrivo a destinazione è programmato all'interno della fascia oraria 06.00 – 09.00 e quelli la cui partenza dalla Stazione di origine è programmata all'interno delle fasce orarie 12.30-14.00 e 16.30 – 19.30.
3. GTT S.p.A. si impegna a fornire con cadenza mensile, anche su supporti informatici e compatibili con i sistemi in dotazione all'Agenzia, i dati relativi alla puntualità registrata a destinazione ed all'affidabilità relativa ai treni sopra specificati.

#### **Art. 29 (Composizione del bonus)**

1. Il valore di Puntualità rilevato (per “ritardo” deve intendersi quello rilevato nelle stazioni di termine corsa del servizio regolamentato dal presente Contratto) viene corretto integrando il numero dei treni non pervenuti a destinazione entro i 5 ed i 15 minuti di un valore pari a tre volte

il numero delle soppressioni<sup>1</sup> (\*) effettuate senza sostituzione e di un valore pari a due volte il numero delle soppressioni effettuate con sostituzione (valore di affidabilità).

2. La differenza tra l'indice obiettivo e l'indice di puntualità nei 5 e nei 15 minuti così ottenuto viene moltiplicata per il relativo controvalore; la percentuale di bonus da applicare è data dalla somma dei valori determinati nel modo descritto, salvo quanto previsto al successivo art. 32 (arrotondamenti).

3. Le parti concordano i seguenti indici di sistema, obiettivi di puntualità e relativi controvalori:

a) arrivo a destinazione con ritardo  $\leq$  a 5'

obiettivo di puntualità 89% dei treni

controvalore = 0,25

b) arrivo a destinazione con ritardo  $\leq$  a 15'

obiettivo di puntualità 97,5% dei treni

controvalore = 2,0

4. Nell'Allegato n. 8, a cui si rimanda, è definito l'algoritmo di calcolo del Bonus descritto nel presente articolo.

### **Art. 30 (Procedura per la verifica dell'applicazione del bonus)**

1. GTT S.p.A. si impegna a trasmettere i dati necessari al calcolo del bonus all'Agenzia entro il 15° giorno del mese successivo a quello rilevato. Entro

---

<sup>1</sup> Con specifica esclusione delle soppressioni causate da motivi di forza maggiore quali cataclismi naturali, interruzione del servizio a causa di azioni vandaliche o incidentali e scioperi, o da indisponibilità e perturbazioni sulla rete di RFI SpA. Le cause di forza maggiore non comprendono disservizi determinati da fornitori diretti di GTT S.p.A. Sono altresì escluse le soppressioni di treni programmate ed autorizzate dall'Agenzia con almeno 48 ore di anticipo, correttamente comunicate alla clientela, a condizione che sia garantito il servizio sostitutivo.

il venticinquesimo giorno dello stesso mese, previa convocazione da parte della segreteria, il Comitato di cui al precedente art. 6 si riunisce per la determinazione della percentuale di riduzione definita "bonus". Detta percentuale sarà calcolata con l'anticipo sufficiente a poter predisporre la comunicazione riguardante l'ammontare dell'eventuale "bonus", da applicare nel mese successivo da parte di GTT S.p.A.

2. L'informazione al pubblico dovrà essere concordata tra le parti in sede di Comitato ed estesa progressivamente anche attraverso il sito internet di GTT S.p.A. Parimenti l'Agenzia comunicherà la percentuale di bonus alla Regione Piemonte per la comunicazione attraverso il sito istituzionale.

#### **Art. 31 (Arrotondamenti)**

1. Il "bonus" determinato sarà applicato a scaglioni del 5%, calcolati arrotondando i valori ottenuti ai sensi del precedente art. 29 per difetto fino a valori percentuali inferiori al 2,5% e per eccesso per valori pari o superiori a 2,5%; tale meccanismo si applica a tutti i multipli di 5.

#### **Art 32 (Decorrenza del sistema)**

1. I rimborsi e gli accrediti potranno essere richiesti secondo le predette modalità a far data dal mese successivo alla firma del Contratto di Servizio, in ogni caso non prima del mese di gennaio 2007.

#### **Art. 33 (Tempi di fornitura dei parametri di monitoraggio)**

1. Entro il 31 luglio GTT S.p.A. fornisce all'Agenzia i dati relativi al consuntivo dell'anno precedente di cui all'allegato n. 6.

### **PARTE QUINTA: DISPOSIZIONI VARIE**

#### **Art. 34 (Controversie tra le Parti)**

1. Qualora sorgano tra le Parti contestazioni nella interpretazione del

Contratto, ciascuna Parte potrà notificare all'altra l'esistenza di tali contestazioni precisandone la natura e l'oggetto. Alla prima riunione utile, il Comitato di cui al precedente art. 6, esaminerà l'argomento e le motivazioni prodotte con il proposito di comporre amichevolmente la vertenza. Nel caso in cui il tentativo fallisca, le controversie vengono demandate alla cognizione del giudice competente.

2. Il Contratto dovrà continuare ad avere esecuzione in pendenza del procedimento di cui al precedente comma 1; nessuna prestazione dell'una all'altra Parte dovrà essere sospesa in pendenza del procedimento.

3. L'Agenzia si obbliga, ove richiesto da GTT S.p.A., a rendersi conciliatore in qualsiasi tipo di controversia fra GTT S.p.A. e le aziende, i consorzi o gli enti a partecipazione regionale, promuovendo forme di composizione delle controversie stesse analoghe a quella illustrata al comma 1 ed evitando, per quanto possibile, il ricorso all'autorità giudiziaria.

#### **Art. 35 (Clausole fiscali)**

1. Il presente Contratto ha per oggetto prestazioni di servizi rese nell'esercizio di impresa e pertanto soggette all'Imposta sul Valore Aggiunto.

2. Ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 26 aprile 1986, n. 131 il presente Atto è esente da registrazione fino al caso d'uso.

#### **Art. 36 (Oneri contrattuali)**

1. Tutti gli oneri derivanti dalla stipulazione del presente Contratto, salvo dove espressamente escluso, sono a carico di GTT S.p.A.

#### **Art. 37 (Norme transitorie)**

Le parti concordano che, fino al primo giorno del mese successivo alla stipulazione del presente Atto, siano applicati il sistema sanzionatorio e quello premiante previsti dal precedente Contratto di Servizio.

Torino, lì

Per l'AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA

Il direttore dell'Area Pianificazione e Controllo

(Ing . Piero Luigi Gentile )

Per GTT S.p.A.

Il Presidente

(Giancarlo Guiati)

## QUALITA' DEI SERVIZI

### 1. PUNTUALITA'

Fino alla data di stipulazione del presente atto, GTT S.p.A. si impegna a garantire il raggiungimento degli obiettivi già previsti nel precedente Contratto di Servizio:

1. arrivo a destinazione del 87% dei treni Regionali con ritardo non superiore a cinque minuti;
2. arrivo a destinazione del 97% dei treni Regionali con ritardo non superiore a quindici minuti.

A partire dalla data di stipulazione del presente atto, GTT S.p.A. si impegna a garantire il raggiungimento degli stessi obiettivi sui treni circolanti nella fascia di punta (in arrivo tra le ore 6.00 e le ore 9.00, in partenza tra le ore 16.30 e le ore 19.30) dal lunedì al venerdì.

Ad ogni trimestre GTT S.p.A. produrrà inoltre, a scopo conoscitivo, un report distinto della puntualità rilevata su tutti i treni circolanti ed uno di quella registrata nelle giornate dal lunedì al venerdì ed in quelle di sabato e domenica nel corso di una settimana precedentemente concordata rispetto agli stessi indici di puntualità sopra riportati.

Per "ritardo" deve intendersi quello rilevato nelle Stazioni di termine corsa del servizio regolamentato dal presente Contratto di Servizio.

I ritardi dovuti a causa di forza maggiore o comunque non imputabili all'organizzazione di GTT S.p.A. non incidono sugli indici di qualità; vengono comunque rilevati al fine del relativo monitoraggio anche i ritardi imputabili all'organizzazione di Trenitalia S.p.A. e di R.F.I. S.p.A.. L'Agenzia attiverà un apposito tavolo di concertazione con GTT S.p.A., Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A. onde definire le necessarie verifiche e confronti e stabilire le relative responsabilità sui ritardi dei servizi da applicarsi nei successivi Contratti.

Nella determinazione degli indici non incidono inoltre i ritardi conseguenti al rispetto di coincidenze programmate.

Il raggiungimento degli obiettivi fissati sarà verificato a cura di GTT S.p.A. su base trimestrale e sarà comunicato all'Agenzia ai sensi dell'art. 5 comma 12 del presente Contratto unitamente al dettaglio dei ritardi registrati e delle relative cause.

## 2. PULIZIA

GTT S.p.A. si impegna a garantire l'effettuazione dei seguenti cicli di pulizia:

### **A BORDO DEL MATERIALE ROTABILE**

Pulizia Totale Interna (o di secondo livello): 2 volte al mese

Pulizia Totale Esterna: 1 volta al mese

Pulizia Ordinaria (o di primo livello): una volta al giorno

Pulizia Sommaria: secondo le necessità

PULIZIA TOTALE ESTERNA TRENI – lavaggio con idoneo detersivo di tutta la parte esterna del veicolo, con particolare attenzione a porte, vani porte, finestrini, vetri triangolari laterali, veletta e gruppi ottici.

PULIZIA TOTALE INTERNA TRENI – E' costituita dalle seguenti attività:

- Scopatura pavimento
- Spolveratura sedili
- Pulizia dei banchi di manovra
- Lavaggio pavimento
- Lavaggio sedili
- Lavaggio delle bagagliere interne
- Lavaggio delle ritirate
- Lavaggio pavimenti e superfici cabina guida

PULIZIA ORINARIA - E' costituita dalle seguenti attività:

- Scopatura pavimento
- Spolveratura sedili
- Pulizia dei banchi di manovra (in caso di necessità)
- Lavaggio pavimento
- Lavaggio delle ritirate
- Lavaggio dei sedili (in caso di necessità)
- Lavaggio vetri cabine guida (in caso di necessità)

PULIZIA RADICALE TRENI – Lavaggio a fondo di tutti i particolari del rotabile, eseguito

in occasione della revisione nelle Officine di manutenzione (1 volta ogni 15 mesi circa) al fine di renderlo all'esercizio in condizioni ottimali sia di pulizia che di igiene e decoro.

Di seguito si dettagliano le singole attività sopra richiamate.

**SCOPATURA DEL PAVIMENTO** – scopatura completa ed accurata del pavimento del materiale rotabile, intendendo per pavimento tutte le superfici calpestabili (corridoio di circolazione, sottostante e di disimpegno dei sedili, gradini di salita e discesa).

**SPOLVERATURA DEI SEDILI** – Spolveratura accurata dei sedili, dei mancorrenti ed, ove esistano, svuotamento dei posacenere

**LAVAGGIO PAVIMENTO** – Lavaggio completo ed accurato con idoneo detersivo del pavimento del materiale rotabile, intendendo per pavimento tutte le superfici calpestabili (corridoio di circolazione, sottostante e di disimpegno dei sedili, gradini di salita e discesa).

**LAVAGGIO SEDILI – Sedili in finta pelle:** lavaggio completo ed accurato dei sedili, dei mancorrenti con uso di spugna ed idoneo detersivo, risciacquo con spugna ed acqua pulita, asciugatura con pelle scamosciata, rimozione delle eventuali scritte.

**Sedili in tessuto:** pulizia accurata della parte in tessuto facendo uso di idonei prodotti chimici e/o idropulitrici. Lavaggio completo ed accurato delle altre parti del sedile, dei mancorrenti con uso di spugna ed idoneo detersivo, risciacquo con spugna ed acqua pulita, asciugatura con pelle scamosciata, rimozione delle eventuali scritte.

**PULIZIA DEI BANCHI DI MANOVRA** – spolveratura a fondo del tavolo di manovra e del posto di guida e pulizia accurata del tavolo del Capo Treno. Eventuale lavaggio con panno umido del banco di manovra.

**LAVAGGIO DISINFETTAZIONE RITIRATE** – E' costituita dalle seguenti attività:

- Svuotare portarifiuti e posacenere, raccogliere i rifiuti
- Passare lo scopinetto nelle zone di meno facile accesso
- Scarichi: se necessario sturare la tubazione di scarico del WC e le pilette del pavimento
- Sanitari: lavare tutti i sanitari con detersivo ad azione disinfettante ed apposito panno e spugna. In alternativa irrorare con spruzzatore, lasciare al prodotto il tempo

di agire e risciacquare con panno pulito

- Cantero (interno ed esterno): lavare ed asciugare la ciambella ed il relativo coperchio, i lavandini ed i cestini portarifiuti
- Accessori metallici: lavare con prodotto specifico ed asciugare mensole, rubinetterie, distributori del sapone, porta asciugamani, supporti per carta igienica, scaldiglie, attaccapanni, portacenere, telai vetri e specchi.
- Ripristino giornaliero di tutto l'occorrente per un normale utilizzo (sapone liquido, carta igienica e carta asciugamani)

LAVAGGI VETRI CABINE DI GUIDA – Lavaggio accurato con spugna ed idoneo detersivo, risciacquo con acqua pulita di tutti i vetri delle cabine di guida (interni ed esterni) e dei gruppi ottici.

PULIZIA CRUSCOTTO E PARABREZZA – Spolveratura a fondo, lavaggio con spugna ed idoneo detersivo, risciacquo con spugna ed acqua pulita ed asciugatura con pelle scamosciata del cruscotto, del davanzale anteriore del posto di guida, delle superfici interne ed esterne del parabrezza, dei vetri laterali e superiori del frontale anteriore. Lavaggio dei gruppi ottici.

### **NELLE STAZIONI GTT S.p.A.**

Pulizia sommaria: una volta al giorno

Pulizia ordinaria: una volta alla settimana

Pulizia totale una volta al mese

PULIZIA SOMMARIA – E' costituita dalle seguenti attività:

- Scopatura delle scale e dei pavimenti. Pulizia con straccio umido per quelli verniciati ed in gomma o linoleum
- Svuotamento dei cestini e posacenere, raccolta dei rifiuti nei sacchi di plastica da portare negli appositi contenitori
- Pulizia dei servizi igienico-sanitari

PULIZIA ORDINARIA – oltre a ricomprendere le attività della pulizia sommaria, prevede le seguenti ulteriori attività:

- Lavatura pavimenti con idonei detergenti

- Disinfezione servizi igienico-sanitari
- Lavatura scale

PULIZIA TOTALE – oltre a ricomprendere le attività della pulizia ordinaria, prevede le seguenti ulteriori attività

- Lavatura vetri visibili al pubblico nelle stazioni
- Lavatura bacheche per avvisi al pubblico

La verifica disposta dall’Agenzia sulla effettiva esecuzione degli interventi programmati avrà luogo in contraddittorio tra le Parti.

GTT S.p.A. fornirà all’Agenzia le occorrenti informazioni preventive per consentire il controllo dell’effettuazione degli interventi di pulizia sopra descritti.

Mancate e/o inadeguate esecuzioni degli interventi programmati di pulizia, eventualmente riscontrate, verranno debitamente verbalizzate e comporteranno l’applicazione delle penalità previste dall’art. 23 del Contratto.

### 3. AFFOLLAMENTO E COMFORT

In sede di programmazione le composizioni dei treni dovranno risultare adeguate alla domanda, prevedendo di norma per tutti i viaggiatori il posto a sedere; nei casi in cui ciò non fosse possibile si dovrà operare per limitare al massimo il tempo del percorso in piedi. Le parti riconoscono che l'attuale situazione infrastrutturale e consistenza del parco rotabile non sono compatibili con il raggiungimento del suindicato obiettivo, in particolare in corrispondenza delle fasce orarie di punta del servizio.

In relazione a quanto sopra, si richiama quanto previsto nell'Accordo di Programma per il trasferimento alla Regione Piemonte delle funzioni amministrative e programmatiche relative ai servizi in concessione alla SATTI S.p.A. (ora GTT S.p.A.) (stipulato ai sensi e per gli effetti del D.P.C.M. del 16/11/2002) segnatamente a quanto indicato nell'allegato 5 a "Interventi infrastrutturali diretti al risanamento tecnico/economico", circa il rinnovo ed il potenziamento del parco rotabile.

Il monitoraggio del coefficiente di affollamento, effettuato da GTT S.p.A. in occasione delle due rilevazioni annuali sulla frequentazione dei treni, è finalizzato alla verifica dello stato di fatto del servizio e all'individuazione degli interventi di adeguamento necessari per il miglioramento del livello di confortevolezza dello stesso.

GTT S.p.A. si impegna a garantire il rispetto della composizione programmata dei treni ritenuti a rischio di criticità per quanto concerne l'affollamento.

Si stabilisce che tale rischio si verifica in presenza di un indice di occupazione superiore al 90% per percorrenze superiori ai 20 minuti.

Entro un mese dalla stipula del presente contratto GTT S.p.A. fornirà all'Agenzia l'elenco dei treni per i quali si verifica la predetta situazione.

La composizione di tali treni sarà regolarmente controllata da parte di GTT S.p.A. e per gli eventuali scostamenti rispetto alla programmazione saranno comunicati all'Agenzia con cadenza trimestrale.

Il mancato rispetto di tali obblighi darà luogo all'applicazione di una penalità pari a quella prevista dall'art. 23 del presente contratto per il mancato rispetto della composizione programmata.

#### **4. AFFIDABILITA'**

I treni soppressi, anche parzialmente, a causa di guasti tecnici ai rotabili o agli impianti di terra, esclusi quelli soppressi per eventi non imputabili a GTT S.p.A., non potranno superare lo 0,5% del totale di quelli programmati;

il tempo medio di ripristino del servizio in caso di fermata di un treno in linea, per cause imputabili a GTT S.p.A., non potrà superare 1 ora sulle linee in concessione a GTT S.p.A. e 2 ore sulle altre linee ferroviarie regionali.

Le parti riconoscono che l'attuale situazione infrastrutturale e consistenza del parco rotabile non sono compatibili con il raggiungimento del suindicato obiettivo, in particolare in corrispondenza delle fasce orarie di punta del servizio.

Il raggiungimento dell'obiettivo fissato sarà calcolato e comunicato trimestralmente all'Agenzia ai sensi dell'art. 5 comma 12 del presente Contratto unitamente al dettaglio dei treni soppressi e delle relative cause.

## **5. INFORMAZIONE ALLA CLIENTELA**

Entro un mese dalla stipula del presente contratto GTT S.p.A. fornirà all'Agenzia l'elenco delle Stazioni/Fermate con il relativo sistema di avvisi alla clientela in uso.

Per ciascun sistema sarà concordato con l'Agenzia il tempo di ripristino in caso di segnalazione di cui all'art. 23 comma 2.

Il mancato rispetto di tale obbligo entro i termini previsti darà luogo all'applicazione di una penalità pari a quella prevista per il mancato rispetto del prescritto termine di cui all'art. 23 comma 2 del presente Contratto.

## 6. IMPIANTI A BORDO TRENO

GTT S.p.A. si impegna a garantire l'efficienza degli impianti a bordo dei treni e porrà particolare cura alla manutenzione ed al controllo dei seguenti:

- Riscaldamento: deve garantire una temperatura idonea al viaggio in ognuna delle vetture adibite al trasporto passeggeri;
- Illuminazione: deve essere garantita una adeguata illuminazione in tutte le carrozze e comunque, per treno, non meno del 90% dei punti luce collettivi devono essere funzionanti;
- Climatizzazione: per le carrozze che ne sono provviste, deve garantire una temperatura idonea al viaggio;
- Accessi: devono essere funzionanti tutte le porte per la salita e la discesa e quelle intercomunicanti; in caso di guasto questo deve essere opportunamente segnalato alla clientela e comunque deve essere garantito il funzionamento di almeno il 75% delle porte per la salita e discesa;
- Igienico-sanitari: oltre che garantita la pulizia e la dotazione degli accessori igienici necessari al buon funzionamento degli impianti stessi, deve essere assicurata la fruibilità del servizio; non meno del 50% degli impianti per treno devono essere funzionanti e fruibili.

La verifica disposta dall'Agenzia avrà luogo congiuntamente.

**METODO DI CALCOLO DEI COSTI E DEGLI INTROITI****1. PREMESSA**

Considerato che GTT S.p.A. possiede un sistema di contabilità analitica, è pertanto in grado di conoscere e fornire i ricavi ed i costi effettivi delle diverse funzioni aziendali, nella forma e con il livello di analiticità di cui agli allegati n. 5 e 6 si riportano di seguito i criteri di rilevazione.

**2. COSTI**

I costi da imputare Contratto di Servizio per le due linee in concessione sono suddivisi in:

| <b>Costi del personale</b>   |   |
|--|---|
| Personale condotta   | Imputazione diretta o determinati in base alle prestazioni effettuate per conto del trasporto |
| Personale scorta   | Imputazione diretta o determinati in base alle prestazioni effettuate per conto del trasporto |
| Personale addetto alla manutenzione<br>Dei rotabili                                  | Imputazione diretta o determinati in base alle prestazioni effettuate per conto del trasporto |
| Personale addetto alla manutenzione<br>di linea e stazioni                           | Imputazione diretta o determinati in base alle prestazioni effettuate per conto del trasporto |
| Personale di stazione (manovra,<br>capistazione, pp.ll. e assuntorie di<br>stazione) | Imputazione diretta o determinati in base alle prestazioni effettuate per conto del trasporto |
| Personale funzioni centralizzate   | Imputazione indiretta   |

| <b>Altre spese</b>  |   |
|---|---|
| Costi di manutenzione (materiale rotabile, officine e depositi, meccanismi ed attrezzature dell'officina)   | Imputazione diretta o determinati in base alle prestazioni effettuate per conto del trasporto |
| Costi di esercizio (energia elettrica e gasolio di trazione ,assicurazioni, leasing e noleggi, corse sostitutive di treni, ecc)   | Imputazione diretta o determinati in base alle prestazioni effettuate per conto del trasporto |
| <b>Pedaggi</b>  | <b>Imputazione diretta</b>  |
| Costi delle funzioni centralizzate ( costi di Direzione e uffici centrali, servizio informatico, gestione personale, ufficio legale, approvvigionamenti di materiali e merci, ecc.) | Imputazione indiretta   |
| Costi di gestione finanziaria e straordinaria   | Imputazione diretta o determinati in base alle prestazioni effettuate per conto del trasporto |

### **2.1 Costi di manutenzione**

I costi di manutenzione saranno riaggregati con riferimento alle seguenti due tipologie minime di elaborazione:

- Manutenzione programmata
- Manutenzione accidentale

### 3. INTROITI

Gli introiti da imputare al Contratto di Servizio per le due linee in concessione sono suddivisi in:

| <b>Ricavi tariffari</b>                        |   |
|--|---|
| Passeggeri                                     | Imputazione indiretta (Formula)   |
| Ricavi da sanzioni                             | Imputazione indiretta   |
| Ricavi da gestione finanziaria e straordinaria | Imputazione diretta o determinati in base alle prestazioni effettuate per conto del trasporto |
| Altri proventi di esercizio                    | Imputazione diretta   |

### 4. CONTI ECONOMICI E CRITERI DI RICLASSIFICA

Per una corretta interpretazione della riclassificazione dei ricavi e dei costi dal conto economico civilistico al conto economico ripartito per centri di ricavi/costi, si riporta qui di seguito il confronto delle due strutture.

#### Conto economico civilistico

#### Conto economico per linea

| <b>A) Valore della produzione</b>   |                               |
|---|-------------------------------|
| 1) Ricavi <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prodotti del traffico</li> <li>• Compensazioni economiche</li> </ul> | Per ogni linea in concessione |
| 5) Altri ricavi e proventi  | Per ogni linea in concessione |
| <b>Totale valore della produzione</b>   |                               |

| <b>B) Costi della produzione</b>   |                               |
|--|-------------------------------|
| 6) Per materie prime, sussidiarie di consumo e merci   | Per ogni linea in concessione |
| 7) Per servizi   | Per ogni linea in concessione |
| 8) Per godimento beni di terzi   | Per ogni linea in concessione |
| 9) Per il personale<br>a) Salari e stipendi<br>b) Oneri sociali<br>c) Trattamento di fine rapporto<br>d) Trattamento di quiescenza e simili<br>Altri costi | Per ogni linea in concessione |
| 10) Ammortamenti e svalutazioni<br>a) Ammortamenti immob. immateriali<br>b) Ammortamenti immob. materiali  | Per ogni linea in concessione |
| 11) Variazioni rimanenze materie prime   | Compensato nella voce 6)      |
| 14) Oneri diversi di gestione  | Per ogni linea in concessione |
| <b>Totale costi della produzione</b>   |                               |
| <b>Differenza tra valori e costi produzione (A-B)</b>  |                               |

|   |                               |
|---|-------------------------------|
| <b>C) Proventi ed oneri finanziari</b>              |                               |
| 16) Altri proventi finanziari                       | Per ogni linea in concessione |
| 17) Interessi ed altri oneri finanziari             | Per ogni linea in concessione |
| <b>Totale proventi ed oneri finanziari</b>          |                               |
| <b>D) Rettifiche valore di attività finanziaria</b> | Per ogni linea in concessione |
| <b>E) Proventi ed oneri straordinari</b>            |                               |
| 20) Proventi  | Per ogni linea in concessione |
| 21) Oneri   | Per ogni linea in concessione |
| <b>Totale delle perdite straordinarie</b>           |                               |
| <b>Risultato prima delle imposte (A-B+C+D+E)</b>    |                               |
| 22) Imposte sul reddito dell' esercizio             | Per ogni linea in concessione |
| <b>Utile (o perdita) dell'esercizio</b>             |                               |

## 5. DETTAGLIO DELLE VOCI DI COSTO E DI RICAVO

Le strutture dei conti economici sopra riportati trovano una maggiore analisi per voci di ricavo/costo come di seguito riportato:

### 5.1 Valore della produzione

#### 5.1.1. *Ricavi delle vendite e delle prestazioni*

Prodotti del traffico viaggiatori

Prodotti del traffico diversi

Compensazioni economiche (contratti di servizio)

#### 5.1.2. *Altri ricavi e proventi*

Vari

Ricavi per prestazioni fatturate

Ricavi da sanzioni

Sopravvenienze attive

Sconti ed arrotondamenti attivi

Proventi diversi

## **5.2 Costo della produzione**

### *5.2.1. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci*

Combustibili e prodotti petroliferi, gasolio per trazione, riscaldamento

Energia elettrica di trazione

Materiali per manutenzione al materiale rotabile, agli impianti ed alle attrezzature

Prodotti per antinfortunistica ed antincendio

Materiali vari di uso comune

### *5.2.2 Per servizi*

Prestazioni di terzi per manutenzione al materiale rotabile, agli impianti ed alle attrezzature

Pulizia rotabili

Utenze: consumi per illuminazione, acqua depositi ed uffici, telefoniche

Pulizia e sorveglianza depositi ed uffici

Prestazioni di terzi per consulenze: consulenze, collaudi, formazione personale, ecc.

Smaltimento rifiuti

Assicurazioni

Corse sostitutive treni

Spese generali ed amministrative

Contributi associativi

Pedaggi

Prestazioni di servizio varie: Costi di informatizzazione, canoni manutenzione apparati vari, disinfestazione, qualità, ecc.

*5.2.3 Per godimento beni di terzi*

Affitti: locazioni immobiliari, compendi ferroviari, ecc.

Nolo macchinari: veicoli imprese ferroviarie, noleggio macchinari ed attrezzatura

Leasing

*5.2.4 Per il personale*

Salari e stipendi

Oneri sociali

Trattamento di fine rapporto

Trattamento di quiescenza e simili

Altri costi (massa vestiario, mensa, ecc.)

*5.2.5. Ammortamenti e svalutazioni*

Ammortamento immobilizzazioni immateriali

Ammortamenti beni gratuitamente devolvibili

Altri ammortamenti

Accantonamenti e svalutazioni

*5.2.6 Oneri diversi di gestione*

Imposte e tasse

Spese diverse

**5.3 Proventi ed oneri finanziari**

Proventi finanziari: interessi su titoli, interessi bancari, ecc.

Oneri finanziari: interessi passivi su finanziamenti, spese commissioni bancarie, differenze di cambio, ecc.

**5.4 Proventi ed oneri straordinari**

Sopravvenienze attive

Sopravvenienze passive

**5.5 Imposte sul reddito dell' esercizio**

Irap

Irpeg

**6. METODO DI CALCOLO DEI COSTI DI UTILIZZO DELLE  
INFRASTRUTTURE (voce “Pedaggi”, punto 5.2.2. paragrafo precedente)**

GTT S.p.A. e Regione Piemonte stanno definendo, sentito anche il parere del Comitato di Monitoraggio dell’Accordo di Programma, una metodologia di calcolo per determinare il canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria.

## **DEFINIZIONI E MODALITA' DI RILIEVO DEI PARAMETRI DI ESERCIZIO**

### Passeggeri\*km trasportati

Vengono rilevati due volte all'anno, per un totale di due settimane di rilievo, a cura del Gestore.

La rilevazione viene effettuata a cura dell'esercizio ferroviario, sulla base dei carichi rilevati periodicamente dal personale di scorta del treno e dei dati delle indagini campionarie effettuate due volte all'anno nell'ambito del sistema tariffario Formula.

I dati così raccolti vengono sintetizzati e verificati dal servizio Amministrazione (settore Controllo, Finanza e Bilancio)

### Percorrenze chilometriche annue di servizio effettivo

Gli scostamenti tra le percorrenze chilometriche effettuate e quelle programmate di contratto sono normalmente connesse a due tipologie di eventi:

- Scioperi
- Accidentalità (incidenti, calamità naturali, ecc.)

Tali eventi, congiuntamente alle relative minori percorrenze, verranno comunicati all'Agenzia nel corso del trimestre successivo.

### Costo operativo chilometrico del servizio

Il costo del servizio viene calcolato a consuntivo sulla base dei dati di cui agli allegati 3 e 6.

### Velocità commerciale dei servizi

La velocità commerciale dei servizi viene calcolata sulla base dell'orario ufficiale.

### Rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura

Il dato viene calcolato sulla base del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi così come disposto dalla Circolare Ministeriale n. 2398 del 13/10/1995

## ALLEGATO 5

### SCHEMA SERVIZI

#### 1. TOTALE TRASPORTO FERROVIARIO LOCALE DI COMPETENZA DELLA REGIONE PIEMONTE

| <b>a) SERVIZIO OFFERTO - PARAMETRI FISICI:</b> | <b>consuntivo 2004</b> | <b>consuntivo 2005</b> | <b>+/-% 2005/2004</b> |
|--|------------------------|------------------------|-----------------------|
| TRENI*KM                                       | 1.071.830              | 1.119.553              | 4,45%                 |
| BUS*KM   | 486.588                | 426.423                | -12,36%               |
| VIAGGIATORI*KM                                 | 78.344.592             | 80.300.000             | 2,50%                 |
| NUMERO CORSE TRENO                             | 39.140                 | 43.718                 | 11,70%                |
| NUMERO CORSE BUS                               | 36.633                 | 29.951                 | -18,24%               |
| COMPOSIZIONE MEDIA DEI TRENI                   | 2,8 carrozze/treno     | 2,8 carrozze/treno     |                       |
| POSTI*KM OFFERTI                               | 187.536.840            | 191.386.202            | 2,05%                 |
| VELOCITA' COMMERCIALE (DA ORARIO)              | 37,2 km/h              | 37,2 km/h              | 0,27%                 |

| <b>b) SERVIZIO OFFERTO - COSTI E RICAVI (*):</b> | <b>consuntivo 2004</b> | <b>consuntivo 2005</b> | <b>+/-% 2005/2004</b> |
|--|------------------------|------------------------|-----------------------|
| COSTO DEL SERVIZIO                               | 26.406.159             | 26.913.396             | 1,92%                 |
| RICAVI DA TRAFFICO                               | 4.281.598              | 4.290.880              | 0,22%                 |
| ALTRI RICAVI                                     | 1.240.681              | 1.602.448              | 29,16%                |
| CONTRIBUTI DELLA REGIONE                         | 18.369.339             | 18.369.339             | 0,00%                 |
| COSTO DEL SERVIZIO A TRENO*KM (**)               | 20,85                  | 20,86                  | 0,05%                 |
| RICAVO DA TRAFFICO A TRENO*KM (**)               | 3,38                   | 3,33                   | -1,62%                |
| CONTRIBUTO DELLA REGIONE A TRENO*KM (**)         | 14,50                  | 14,24                  | -1,83%                |
| COSTO DEL SERVIZIO A VIAGGIATORI*KM              | 0,34                   | 0,34                   | -0,56%                |
| RICAVO DA TRAFFICO A VIAGGIATORI*KM              | 0,05                   | 0,05                   | -2,22%                |
| CONTRIBUTO DELLA REGIONE A VIAGGIATORI*KM        | 0,23                   | 0,23                   | -2,44%                |

(\*) I dati riportati nel prospetto ricomprendono quelli relativi all'esercizio della tratta FS da Torino P.S. a Chieri, oggetto di distinto contratto con Trenitalia.

(\*\*) I dati riportati nel prospetto utilizzano un fattore di conversione di 2,5 autobusxKm per ogni treno equivalentexKm

| <b>RILEVAZIONE DATI GESTIONALI DI BASE AL 31/12/2005</b> |   |  |
|--|---|--|
| <b>ANNO 2005</b>   | <b>TORINO DORA - CERES</b>  | <b>CANAVESANA</b>  |
| Lunghezza linea (binario semplice/doppio/tipo trazione)  | 41 km totali (km attivi)<br>- 19 km binario doppio<br>-<br>- trazione elettrica | 38 km totali ( km attivi)<br>- 38 km binario semplice<br>- trazione elettrica (22 km)<br>- trazione diesel (16 km) |
| Numero stazioni  | 21  | 12 ( <u>tratta sociale</u> da Settimo a Pont Can.)   |
| Numero passaggi a livello                                | 39  | 44 ( <u>tratta sociale</u> da Settimo a Pont Can.)   |
| Materiale Rotabile elettrico                             | 11  | 7  |
| Materiale Rotabile diesel                                |   | 18+1 accantonata (per incendio doloso)   |
| Rimorchiate semipilota                                   |   | 11   |
| Ore di servizio annuali rese al pubblico                 | 17* 365 =6205   | 17* 365 =6205  |
| Corse-treno annuali                                      | 21078   | 22640  |
| Corse-bus sostitutive annuali                            | 13872   | 16079  |

| <b>RILEVAZIONE DATI PERSONALE</b> |                |
|-----------------------------------|----------------|
| Amministrazione generale          | 20+2 DIRIGENTI |
| Gestione ferroviaria              | 366            |
| - movimento e traffico            | 145            |
| - trazione e materiale rotabile   | 177            |
| - impianti fissi                  | 44             |

**ALLEGATO 7**
**SCHEDA TECNICA TRENI GTT**

| Descrizione            | Modello                     | Quantità | Accantonate | Ditta costruttrice    | Scartamento (mm) | Lunghez. Max (mm) | Peso a vuoto (t) | Posti a sedere | Posti totali | Tipo motore             | Potenza Installata | Velocità Max (km/h) |
|------------------------|-----------------------------|----------|-------------|-----------------------|------------------|-------------------|------------------|----------------|--------------|-------------------------|--------------------|---------------------|
| Elettromotrice         | Ex SNCB<br>Ale 054 M1+M2    | 8        |             | La Brugeois           | 1.435            | 45.280            | 84               | 171            | 239          | SEM - 510               | 735 kW             | 120                 |
| Elettromotrice         | Ex SNCB<br>Ale 056 M1+M2    | 3        |             | La Brugeois           | 1.435            | 45.280            | 79,5             | 171            | 239          | SEM - 510               | 735 kW             | 120                 |
| Elettrotreno           | TTR<br>Ale501+Le220+Ale 502 | 8        |             | ALSTOM<br>FERROVIARIA | 1.435            | 51.900            | 100              | 145            | 300          | 4EXA2146C<br>ASINCRONI  | 1400 kW            | 160                 |
| Elettrotreno           | ETR Y0530                   | 7        |             | FIAT<br>ALSTOM        | 1.435            | 49.720            | 84               | 139            | 358          | 4 ELA5750<br>ASINCRONO  | 1440 kW            | 120                 |
| Automotrice            | Aln 668<br>tipo 7143B       | 5        | 5 (*)       | FIAT                  | 1.435            | 22.110            | 34               | 68             | 115          | 2 Diesel<br>70311/61    | 150 x 2 CV         | 88                  |
| Automotrice            | Aln 668<br>tipo 7213        | 7        |             | FIAT                  | 1.435            | 22.110            | 36               | 68             | 116          | 2 Diesel<br>8217.12.024 | 200 x 2 CV         | 95                  |
| Automotrice            | Aln 668<br>tipo 7257        | 2        |             | FIAT                  | 1.435            | 23.540            | 38               | 68             | 162          | 2 Diesel<br>8217.12.031 | 155 x 2 CV         | 88                  |
| Rimorchiata semipilota | Ln 882<br>tipo 7213 R       | 5        |             | FIAT                  | 1.435            | 22.110            | 28               | 82             | 134          | -                       | -                  | 95                  |
| Rimorchiata semipilota | Ln 664                      |          | 6           | FIAT                  | 1.435            | 17.700            | 20               | 64             | 107          | -                       | -                  | 88                  |

(\*) Una accantonata a seguito incendio doloso

## ALLEGATO 8 – BONUS

Il calcolo del bonus avviene nel seguente modo:

$$\text{bonus} = 1 - \frac{a_5 \cdot b \cdot c}{d} \cdot o_5 \cdot 0,25 + 1 - \frac{a_{15} \cdot b \cdot c}{d} \cdot o_{15} \cdot 2$$

dove:

$o_5$  arrivo a destinazione con ritardo  $\leq$  a 5'

$o_{15}$  arrivo a destinazione con ritardo  $\leq$  a 15'

$a_5$  = n. dei treni pervenuti a destinazione (termine corsa programmato) con oltre 5' di ritardo;

$a_{15}$  = n. dei treni pervenuti a destinazione (termine corsa programmato) con oltre 15' di ritardo;

$b$  = n. dei treni soppressi<sup>1</sup> sostituiti con bus \* 2;

$c$  = n. dei treni soppressi<sup>2</sup> senza sostituzione \* 3;

$d$  = n. dei treni pervenuti a destinazione.

---

<sup>1</sup> Con specifica esclusione delle soppressioni causate da motivi di forza maggiore quali cataclismi naturali, interruzione del servizio a causa di azioni vandaliche o incidentali e scioperi, o da indisponibilità e perturbazioni sulla rete di RFI SpA. Le cause di forza maggiore non comprendono disservizi determinati da fornitori diretti di GTT S.p.A. Sono altresì escluse le soppressioni di treni programmate ed autorizzate dall'Agenzia con almeno 48 ore di anticipo, correttamente comunicate alla clientela, a condizione che sia garantito il servizio sostitutivo.

<sup>2</sup> Idem