

ALLEGATO 10

VERBALE TAVOLO TECNICO ART 9 PROTOCOLLO D'INTESA

Imposta di bollo assolta mediante i seguenti contrassegni telematici
datati 29/09/2017 apposti su copia cartacea del contratto
conservata presso l'Agenzia della mobilità piemontese:
01162050634284
01162050634273

Composto di 7 pagine compresa la presente copertina

VERBALE DEL TAVOLO TECNICO DI CUI ART.9 PROTOCOLLO INTESA

Punto a) verifica adempimenti di cui al CdS 2011-2016 e restanti quote Regione Piemonte/Trenitalia, nonché convenzione per il cofinanziamento di locomotive E464

a.1) CODICI ATTRIBUZIONE – PIR

AMP ritiene che la responsabilità relativa alla cancellazione di servizi derivante da indisponibilità di rotabili per qualsiasi motivazione sulla tratta Chieri-Porta Susa debba essere assegnata contrattualmente a Trenitalia e che qualsiasi fatto dipendente dalla gestione in regime di subappalto da parte di GTT sia riferibile al sistema di organizzazione utilizzato da Trenitalia nella gestione del servizio; ciò ai fini anche dell'applicazione dell'art 12/3 lettera a) del contratto.

Trenitalia riconferma che ai fini dell'attribuzione di eventuali responsabilità in merito a puntualità e soppressioni deve essere dato rilievo alle cause come individuate dalla piattaforma PIC del Gestore Infrastruttura RFI, sulla base della quale sono state sino ad oggi valutate tutte le vicende relative al contratto. L'adozione di un diverso criterio con riferimento alle prestazioni affidate a GTT sarebbe ingiustificata ed imporrebbe di riconsiderare l'intera modalità di gestione delle vicende contrattuali.

Conclusioni del Tavolo

Le parti danno atto che ai fini della definizione delle partite amministrative sospese per le chiusure contabili di cui ai contratti di servizio n. 16255 e n.165 del 28 giugno 2011 è dato rilievo alle cause come individuate dalla piattaforma PIC del Gestore Infrastruttura.

a.2) APPLICAZIONE PENALI PER TARDATA CONSEGNA DEL PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Trenitalia evidenzia che l'orario ufficiale dei treni è reso pubblico su:

http://www.trenitalia.com/cms-file/allegati/trenitalia_2014/informazioni/orario_digitale/Tuttitalia_light0903.pdf

pertanto ritiene che non sussistano i presupposti per l'applicazione della penale di cui all'art. 21/4 che fa invece riferimento alla mancata o incompleta fornitura alla Regione dell'orario ufficiale. In ogni caso, evidenzia che, per quanto contestato da AMP in merito a mancato l'invio del Programma di Esercizio non è prevista alcuna sanzione, tantomeno dal citato art. 21/4.

AMP conferma che Trenitalia si è impegnata a fornire il Programma di Esercizio prima dell'attivazione dell'Orario Ufficiale e che, in ogni caso, l'Orario Ufficiale presente sul sito non contiene tutte le informazioni previste nel Programma di Esercizio.

Conclusioni del Tavolo

Le parti concordano che non sussistono i presupposti per l'applicazione della penale di cui all'art. 21/4.



a.3) OBBLIGAZIONI EXTRA CATALOGO: VIAGGIPIEMONTE

Trenitalia segnala che alla data del 31.12.2016 la fattura n. 8101000091 emessa il 14 gennaio 2016 per 10.928,26 euro risulta insoluta e ricorda che il frazionamento dell'importo annuale deriva da accordi adottati tra la struttura centrale Direzione Amministrazione Finanza e Controllo di Trenitalia e la Regione Piemonte -Direzione Opere Pubbliche- Settore Pianificazione Trasporti e Infrastrutture (nota 31761 del 07.06.16).

AMP dichiara che la fattura 8101000091 emessa da Trenitalia il 14 gennaio 2016 pari 10.928,26 euro risulta pagata.

Conclusioni del Tavolo

Le parti danno atto che la fattura risulta saldata.

a.4) PIANO INVESTIMENTI

Per AMP il piano investimenti come disciplinato all'Allegato 9 al Contratto di Servizio Rep. N. 16255 del 28 giugno 2011, prevede, per il periodo 2011 – 2016, investimenti per un ammontare di 280 M€ di cui 217 M€ finanziati da Trenitalia e per i rimanenti 63 M€ finanziati con risorse della Regione. Il succitato Allegato 9 non è stato modificato nel corso del periodo di validità del Contratto di Servizio.

In sintesi si produce una tabella con le previsioni contrattuali e i rotabili consegnati.

MODIFICA TIPOLOGIA INVESTIMENTO	PIANO	CONSEGNE	delta CONSEGNE vs PIANO
CARROZZE/VETTURA PILOTA NCDP	30	30	0
REVAMPING CARROZZE MONOPIANO	246	194	52
CARATTERIZZAZIONE PIEMONTE MD	80	80	0
MEZZI LEGGERI ELETTRICI	15	14	-1
MEZZI LEGGERI DIESEL	8	0	-8

Trenitalia ha comunicato, a mezzo nota 38074 del 08/07/14, che in seguito alle misure di razionalizzazione del TPL che hanno ridotto l'autofinanziamento da corrispettivi, e mantenendo l'apporto della Regione di 63M€, l'ammontare del piano in questione è stato rivisto in 165M€ a fronte dei 280M€ originari.

Ad oggi la Regione ha onorato parzialmente (31,5M€) l'impegno economico previsto di 63 M€, mentre le consegne previste dal Piano sono state completate secondo quanto previsto dall'All. 9 modificato nei termini proposti come da corrispondenza intercorsa tra le parti.

Per Trenitalia l'impegno assunto nel CdS è stato quindi completamente onorato.

Le parti concordano di riesaminare i conteggi su cui si era basata la riduzione del piano investimenti ipotizzata dalle parti.

Conclusioni del Tavolo

Alla luce del riesame dei conteggi, le parti concordano che gli impegni assunti sono onorati

a.5) COFINANZIAMENTO E464

Trenitalia conferma di aver acquistato 14 locomotive E464 che la regione avrebbe dovuto cofinanziare. Al momento risultano corrisposti solo 2M€, a fronte dei 12 M€ attesi.

Conclusioni del Tavolo

Le parti concordano di sottoscrivere l'Atto di modifica alla Convenzione di cofinanziamento siglata nel 2012, dopo aver avuto conferma della conformità da parte .del MIT.

Punto b) pagamento crediti pregressi CdS Regione Piemonte AMP

Allo stato attuale verso Trenitalia risulta un debito di Regione Piemonte relativo al 2012 pari a circa 10M€; non risultano chiuse le annualità 2015 e 2016.

Conclusioni del Tavolo

Regione Piemonte ha saldato il debito pregresso pari a circa 10 M€ relativo al 2012.

Le parti concordano di chiudere le annualità 2015 e 2016 entro il 31 dicembre 2017 secondo le conclusioni di cui al successivo punto f).

Punto c) definizione delle criticità legate alle modalità di tariffazione

c.1) UNIFORMITA' TARIFFE NODO TORINO

AMP ribadisce quanto già dimostrato a Trenitalia circa la sostenibilità della variazione del sistema tariffario coi dati di mobilità disponibili avendo definito l'assegnazione delle seguenti stazioni alle fasce territoriali (le stazioni in carattere sottolineato sono servite esclusivamente da GTT):

Area Urbana: Torino Porta Nuova, Torino Porta Susa, Torino Rebaudengo Fossata, Torino Stura, Torino Lingotto, Torino Dora, Torino Madonna di Campagna,

Fascia TO/1: Alpignano, Borgaro, Cambiano Santena, Candiolo, Caselle, Chieri, Collegno, Grugliasco, Moncalieri, Nichelino, Pessione, Sangone, Settimo ,Trofarello, Venaria,

Fascia TO/2: Brandizzo, Caselle Aeroporto, Ciriè, None, Rosta, S. Maurizio, San Benigno, Villastellone, Volpiano,



L'allineamento con le tariffe zonali GTT porterebbe alla risoluzione dei conflitti tariffari su SFM1 e di conseguenza la tariffa dipenderebbe esclusivamente dalle zone Formula, restando invariato rispetto al vettore utilizzato.

Trenitalia, pur concordando sulla necessità di uniformare le tariffe operate da diversi vettori sulle stesse tratte, ritiene che queste debbano essere portate al livello di quelle applicate da Trenitalia, a meno di ripianamento del differenziale con risorse pubbliche.

Conclusioni del Tavolo

Le parti concordano che, in occasione del prossimo incremento tariffario, saranno allineate le tariffe zonali GTT e le tariffe di Trenitalia. Nel frattempo Trenitalia allineerà le proprie tariffe con le tariffe zonali GTT per la risoluzione dei conflitti tariffari su SFM1 entro il primo febbraio 2018; AMP riconoscerà a Trenitalia un compenso forfettario di € 75.000.

c.2) CENTROIDE NODO TORINO

Le Parti concordano nel mantenere in essere la modalità di calcolo del c.d. "centroide" per le relazioni aventi come origine o destinazione una delle stazioni della città di Torino.

Punto d) modalità di libero accesso al servizio ferroviario del personale delle forze di polizia e delle altre categorie previste dalla legge

Trenitalia ritiene che i mancati ricavi derivanti da queste concessioni debbano essere compensati da AMP.

Conclusioni del Tavolo

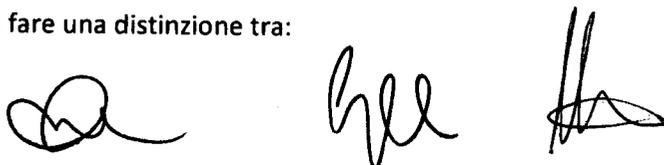
Le parti concordano che le attuali modalità di libero accesso al servizio ferroviario del personale delle forze di polizia e delle altre categorie previste dalla legge siano valide a bordo dei treni regionali Piemonte di Trenitalia.

Punto e) definizione delle credenziali per la libera circolazione dei dipendenti della Regione e/o dell'Agenzia per attività di monitoraggio

Regione Piemonte ha comunicato che la LR 1/2000 è stata modificata in modo da consentire la libera circolazione dei dipendenti regionali muniti di tessera di servizio denominata "attività di vigilanza ed ispezione" per l'effettuazione dell'attività di monitoraggio e controllo della quantità e qualità del servizio di trasporto pubblico locale e delle infrastrutture.

In merito, Trenitalia ha ribadito che tale richiesta non trova riscontro nel Contratto di Servizio Vigente che all'art. 20 c.3 stabilisce che per l'effettuazione di tali attività di controllo il personale incaricato dalla Regione deve essere munito di apposito tesserino/credenziale rilasciato da Trenitalia, per un massimo di 11 tessere nominative annuali per CdS AMP e per un massimo di 15 tessere nominative annuali per CdS Regione.

AMP ritiene che si debba fare una distinzione tra:



- La vigilanza e il controllo sull'esecuzione del contratto di servizio effettuato direttamente da Regione e AMP. Per questo compito un numero definito e adeguatamente identificato di dipendenti di Regione e Amp deve poter avere libero accesso ai servizi.
- La vigilanza e il controllo sull'esecuzione del contratto di servizio effettuato per conto di Regione e AMP da soggetti esterni con apposto incarico (come nel caso delle ispezioni di qualità). In questo caso a fronte della trasmissione del programma di ispezioni deve essere dato libero accesso ai servizi agli ispettori adeguatamente identificati.

Conclusioni del Tavolo

Le parti concordano che il presente punto verrà definito e dettagliato all'interno del rinnovo del Contratto Ponte 2017 – 2020.

Punto f) variazioni nelle composizione dei convogli e applicazione tassi di inflazione

f.1) DETRAZIONI PER DISAPPLICAZIONE DELLA MAGGIORAZIONE PER L'INDICE DI AFFOLLAMENTO

AMP ritiene imprescindibile analizzare la varianza dell'indice di affollamento ogni volta che Trenitalia disponga della riduzione dell'offerta di posti a sedere rispetto al livello di programmazione. Inoltre segnala che non è presa in considerazione la riduzione dei posti se la causa è determinata dalla chiusura delle carrozze.

Trenitalia ribadisce di aver applicato il contratto (Art. 20/12) e di aver richiesto i corrispettivi relativi alla categoria corrispondente al numero di posti effettivamente a disposizione del rotabile.

Conclusioni del Tavolo

Le parti danno atto che ai fini della definizione delle partite amministrative sospese per le chiusure contabili di cui ai contratti di servizio n. 16255 e n.165 del 28 giugno 2011 è dato rilievo alle richieste di Trenitalia.

f.2) TASSO INFLAZIONE

AMP conferma l'interpretazione già manifestata come rappresentata nei verbali dei comitati di gestione del contratto di servizio relativi alle annualità 2015 e 2016 in quanto il tasso di inflazione programmato utilizzabile per il preventivo 2015 e 2016 dovrebbe essere quello indicato già in dette note.

AMP propone di verificare la possibilità di applicare il tasso programmato in relazione all'arco temporale in cui era noto, ovvero se nel corso dell'anno c'è stata una modifica, applicarla dalla data del decreto di aggiornamento del tasso di inflazione.

Trenitalia ribadisce la propria posizione in merito all'applicazione delle clausole contrattuali così come interpretate ed applicate fino ad oggi, anche in considerazione del fatto della chiarezza del tenore letterale delle clausole contrattuali rilevanti interessate.

Conclusioni del Tavolo

Le parti danno atto che ai fini della definizione delle partite amministrative sospese per le chiusure contabili di cui ai contratti di servizio n. 16255 e n.165 del 28 giugno 2011 è dato rilievo alle richieste di Trenitalia.

Punto g) Carta tutto treno

Trenitalia e AMP stanno lavorando per la definizione del contenuto dell'accordo relativo al 2016 e 2017.

La fattura del 2015 è ancora da saldare da parte di Regione ed ammonta a circa 1.1M€.

Conclusioni del Tavolo

Le parti concordano di stipulare l'accordo relativo a CTT 2016 e 2017 entro il 31 dicembre 2017.

Punto h) adesione al progetto biglietto integrato Piemonte e cofinanziamento investimenti (BIP)

Trenitalia, pur ribadendo il proprio impegno ad attuare una politica tariffaria volta a favorire l'integrazione tra i diversi gestori di trasporto pubblico locale e ferroviario operanti sul territorio regionale, evidenzia che non le sono ancora state versate le risorse relative al cofinanziamento da parte di Regione Piemonte (2,563 M€)

Conclusioni del Tavolo

Le parti concordano che i contributi dovuti dalla Regione Piemonte saranno saldati entro il 31 gennaio 2018.

Francesca Raciti

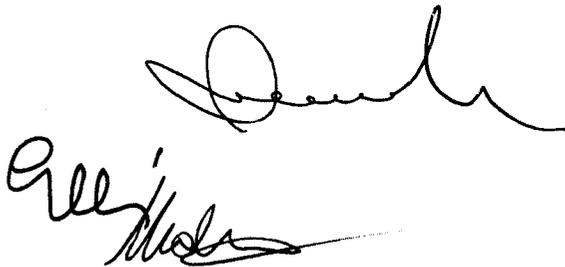
Domenico Galli

Mattia Matteucci

Stanghellini Andrea

Camposeo Antonio

Chiapello Duccio

The image shows two handwritten signatures in black ink. The top signature is a cursive signature that appears to be 'Duccio Chiapello'. The bottom signature is also cursive and appears to be 'Antonio Camposeo'. The signatures are positioned to the right of the printed names of the representatives.