



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



**ATTO DI PROROGA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO
PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO DI INTERESSE
REGIONALE E LOCALE**

TRA

REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

E

TRENITALIA S.p.A.

PER IL PERIODO 01/01/2026 – 30/06/2030



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



La **REGIONE SARDEGNA**, con sede a Cagliari, viale Trento n.69, codice fiscale 80002870923, in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, rappresentata per la stipulazione del presente atto dall'ing. Emanuela Cecere, in qualità di Direttore del Servizio per il trasporto pubblico locale terrestre (Decreto dell'Assessore degli Affari Generali, Personale e Riforma della Regione Autonoma della Sardegna n. 11 prot. 792 del 21.02.2024), di seguito denominata "Regione" o "RAS"

e

la Società "**TRENITALIA S.p.A.**" - società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - con sede legale e amministrativa in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, Codice Fiscale e Partita IVA 05403151003, capitale sociale Euro 1.685.925.000,00 interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Roma al n. 05403151003, iscritta al R.E.A. al n. 883047, la quale interviene nel presente atto in persona dell'Ing. Maria Annunziata Giaconia, nella sua qualità di Direttore della Direzione Operations Regionale (di seguito, per brevità, denominata "Trenitalia");

(di seguito, per brevità, indicate anche "Parti", congiuntamente, e "Parte", singolarmente)

VISTI

- Il Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i., concernente *"Conferimento alle Regioni e agli Enti Locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4 della Legge 15 marzo 1997 n. 59"*;
- il Decreto Legislativo 23 novembre 2018 n. 139 "Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria";
- la legge regionale Sardegna del 7 dicembre 2005 n. 21 recante "Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna";
- il Regolamento (CE) n.1370/2007 (e ss.mm.ii.) del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 "relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70";
- il Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario sostituito dal Regolamento (UE) n.782/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021 in vigore dal 7 giugno 2023;
- la Legge 23 luglio 2009 n.99 il cui articolo 61 prevede che "Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi, 2, 4, 5 e 6, e all'art. 8, paragrafo 2,



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



del regolamento CE n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2007”;

- il Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario” e s.m.i.;
- il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 29 maggio 2015 recante “Individuazione delle strutture regionali deputate a ricevere i reclami a seguito di presunte infrazioni accertate in relazione ai servizi ferroviari di competenza regionale e locale”;
- la Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 8 febbraio 2018 n. 16 che detta le “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015”;
- la Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018 n. 120 recante “Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”;
- la Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 9 dicembre 2018 n. 106 recante “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”;
- la Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154, come emendata dalle delibere ART n. 64/2024 e n. 177/2024, recante la revisione della “Delibera n. 49/2015 - Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”;
- la Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 06 marzo 2026, n. 28, con cui si definisce la “Determinazione annuale del margine di utile ragionevole per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri per ferrovia” da utilizzarsi per 12 mesi a decorrere dal 6 marzo 2026;

premesse che:

1. Trenitalia è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che opera nel settore del trasporto ferroviario avente ad oggetto la programmazione, la commercializzazione e la gestione dei servizi di trasporto ferroviario, in ambito nazionale, internazionale e locale, nonché dei servizi accessori al trasporto dei viaggiatori medesimi, in virtù della Licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1 del 23 maggio 2000;
2. l’articolo 1, comma 3, del D. Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 ha stabilito per le Regioni a statuto speciale, che “il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e risorse, sono disposti nel rispetto degli



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



statuti e attraverso apposite norme di attuazione”, adottate con il D. Lgs. n. 46 del 21/2/2008 che ha previsto il trasferimento alla Regione di tutte le funzioni ed i compiti di programmazione ed amministrazione relativamente ai servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale erogati da Trenitalia;

3. i servizi di trasporto ferroviario svolti nella regione Sardegna, fino all'effettivo trasferimento di funzioni e compiti da parte dello Stato, sono stati ricompresi nella regolamentazione del contratto di servizio stipulato fra Trenitalia ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
4. a seguito della stipula dell'Accordo di Programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze e Regione Autonoma della Sardegna avvenuta in data 7 giugno 2012 e dei successivi Decreti Ministeriali di trasferimento delle risorse economiche necessarie per attuare il trasferimento delle funzioni e compiti, è stata approvata la deliberazione della Giunta regionale n. 53/63 del 20/12/2013 con la quale la Regione Sardegna ha indicato le linee guida per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli artt. 4 e 5 del D.lgs. 46/2008, autorizzando il subentro della Regione Sardegna nel Contratto di servizio in essere tra il Ministero dei Trasporti e Trenitalia 2004- 2005, per la copertura dei servizi di trasporto erogati e da erogarsi da Trenitalia nell'anno 2013 e fino alla sottoscrizione del nuovo contratto di servizio;
5. in data 15 novembre 2013 si è realizzato l'effettivo trasferimento delle risorse finanziarie spettanti alla Regione per l'anno 2013 in relazione all'esercizio delle funzioni e compiti di programmazione inerenti ai servizi ferroviari regionali erogati da Trenitalia e che, pertanto, da tale data l'Accordo di cui sopra ha assunto piena efficacia e la Regione è divenuta titolata a stipulare il contratto di servizio con l'impresa ferroviaria;
6. in virtù della Determinazione rep. n. 69 del 10/03/2014 la Regione è subentrata nel contratto di servizio in essere tra il Ministero dei Trasporti e Trenitalia in applicazione della clausola di continuità di cui all'articolo 13 dello stesso, per la copertura dei servizi di trasporto erogati da Trenitalia S.p.A. nel 2013 e successivi ovvero fino alla sottoscrizione del nuovo contratto di servizio;
7. la Regione ha aggiudicato il servizio ferroviario regionale direttamente a Trenitalia, in virtù del Regolamento CE n. 1370/2007 e s.m.i., fino al 31.12.2025, mediante sottoscrizione, in data 22 agosto 2017, del Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2017- 31.12.2025, prorogabile per ulteriori quattro anni e mezzo ai sensi della normativa vigente;
8. in data 30 dicembre 2020 le Parti hanno sottoscritto il primo Atto integrativo al Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2025 con il quale, tenuto conto degli stanziamenti definiti dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), è stato modificato l'Allegato 5 “Piano degli Investimenti” al Contratto di servizio (Rep. n. 21/2017), aggiornando il volume degli investimenti posti a carico della Regione;
9. in data 8 agosto 2024 le Parti hanno sottoscritto il secondo Atto integrativo al Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2025 con il quale, tenuto conto delle ulteriori risorse finanziarie assegnate alla Regione dall'allora Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile con Decreto 164/2021 e delle risorse finalizzate alla manutenzione a ciclo lungo di



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Revisione Generale sui treni della flotta ATR 365/465, è stato ulteriormente revisionato Allegato 5 “Piano degli Investimenti” al Contratto di servizio (Rep. n. 21/2017), aggiornando il volume degli investimenti posti a carico della Regione;

10. la Regione, in data 27 dicembre 2024, in ottemperanza agli obblighi di pubblicità previsti dall'art. 7 par. 2 del Reg. CE n. 1370/2007 e s.m.i., ha provveduto alla pubblicazione dell'avviso di preinformazione in GUUE sulla proroga dell'affidamento diretto a Trenitalia del trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, per una durata di 4 anni e mezzo, dal 1° gennaio 2026 al 30 giugno 2030, oggetto della D.G.R. n. 29/22 del 7 agosto 2024. Tale proroga si è resa necessaria per l'effettuazione da parte di Trenitalia di investimenti aggiuntivi che non possono essere ammortizzati in modo significativo entro il termine del Contratto di servizio 2017 - 2025;
11. la Regione ha inteso mantenere l'impostazione del Contratto di Servizio 2017-2025 anche per il presente Atto di proroga strutturando il medesimo secondo il modello Net Cost, prevedendo quindi che gli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio spettino a Trenitalia secondo i criteri di attribuzione disciplinati dal contratto di servizio;
12. il predetto Regolamento CE n. 1370/2007 e s.m.i., all'articolo 4, stabilisce i criteri generali che devono essere rispettati dalle Parti per definire la compensazione economica in un Contratto di servizio, in particolar modo per impedire una compensazione eccessiva e, all'articolo 6, precisa che, nel caso di affidamento diretto, devono essere applicati anche i criteri aggiuntivi specificati nell'allegato;
13. in coerenza con i sopra richiamati criteri stabiliti dal Regolamento CE n. 1370/2007 e s.m.i. e dalla Delibera ART n. 154/2019 e s.m.i., il corrispettivo di un contratto Net Cost deve coprire integralmente il costo efficiente di produzione dei servizi, al netto dei ricavi delle tariffe e di qualsiasi eventuale effetto finanziario positivo generati nell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, più un ragionevole utile;
14. la Regione, ai sensi della Delibera ART 120/2018 cit., ha richiesto all'ART in data 31.03.2025, con nota prot. n. 8168, i parametri per perseguire l'efficienza dell'affidamento diretto, ricevendo riscontro dalla Stessa in data 30 aprile 2025 sulla base dei quali ha predisposto e concordato con Trenitalia il Piano Economico Finanziario (di seguito, PEF) e il Piano Raggiungimento Obiettivi (di seguito, PRO);
15. la Giunta regionale, con la deliberazione n. 63/38 del 3 dicembre 2025, nelle more della conclusione dell'iter legislativo per l'approvazione della legge di bilancio 2026-2028 che avrebbe garantito gli stanziamenti necessari alla sottoscrizione del Contratto proroga 2026-2030, ha disposto la proroga del contratto di servizio 2017-2025 dal 1.1.2026 al 30.6.2026, ai sensi dell'art.5, comma 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i. e la prosecuzione delle operazioni per la definizione del Piano Economico Finanziario (PEF) correlato al periodo dal 1° gennaio 2026 al 30 giugno 2030;
16. in conformità al mandato ricevuto, al fine di garantire la continuità del servizio per il periodo dal 1.1.2026 al 30.6.2026, è stato sottoscritto l'Atto di proroga emergenziale rep. 24, prot. 20117 del 16.12.2025 che ha qualificato il corrispettivo per il primo semestre 2026 quale acconto provvisorio sugli oneri per il periodo dal 1.1.2026 al 30.6.2030, oggetto di quantificazione nel relativo PEF;



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



17. le Parti hanno elaborato il nuovo PEF, tenendo in debita considerazione gli effetti del contesto internazionale sull'andamento dei parametri macro-economici, sui costi del carburante, dell'energia e delle materie prime, nonché le modificate tendenze di mobilità, consolidate da anni, riconducibili ad esempio al ricorso allo smart-working, e agli impatti derivanti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) in particolare sulla disponibilità ed evoluzione dell'infrastruttura ferroviaria;
18. nella predisposizione del PEF sono stati assunti a riferimento i dati di consuntivo 2024 e si è tenuto conto del tasso di remunerazione del capitale investito fissato da ART con Delibera 28/2026;
19. al Piano Economico Finanziario (PEF) dell'Atto di Proroga valido per il periodo 01 gennaio 2026 – 30 giugno 2030 tra la Regione e Trenitalia è annesso il PRO che costituisce il documento di programmazione e definisce gli obiettivi di efficacia ed efficienza nonché le azioni per il miglioramento della performance di Trenitalia per il periodo 1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030;
20. il risultato economico-finanziario necessario a garantire l'equilibrio economico-finanziario nei termini pattuiti (derivante dai confronti PEF/CER e dalla sommatoria dei risultati netti di PEF) per il periodo 1° gennaio 2017- 31 dicembre 2025, in ragione delle analisi di confronto tra il dato previsionale e quello di consuntivo ancora in corso per il periodo 2023 – 2025, sarà oggetto di separata regolazione;
21. con la deliberazione della Giunta regionale n. 15/14 del 1.04.2026 sono state approvate le previsioni contenute nel PEF relativo al periodo 1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030, predisposto per la proroga 2026-2030, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i., del Contratto di servizio 2017-2025, e in particolare:
- l'incremento della produzione chilometrica a partire dal 2027, con una previsione di circa 3,8 milioni di treni-km per l'anno 2027 e, a regime, dal 2028, di circa 4,3 milioni di treni-km;
 - l'ampliamento della flotta con l'acquisizione di 5 nuovi treni ibridi (diesel-elettrico), necessaria per sostenere l'aumento della produzione chilometrica sia in funzione del prossimo processo di elettrificazione della rete, che interesserà in prima fase la dorsale Cagliari Oristano e, successivamente, l'intera rete a scartamento ordinario;
 - l'installazione dei sottosistemi di bordo ERTMS su tutta la flotta circolante in Sardegna, ivi compresi i convogli di proprietà regionale ATR 365/465, al fine di garantirne la piena interoperabilità e compatibilità con il sistema di terra finanziato tramite risorse PNRR;
 - il completamento degli interventi di revisione generale programmata (manutenzione ciclica) della flotta ATR 365/465 di proprietà regionale;
 - il potenziamento degli Impianti di Manutenzione Corrente (IMC) di Cagliari e Sassari, così da adeguarli alle esigenze operative derivanti dall'introduzione della nuova flotta;
 - l'incremento del 10% delle tariffe ferroviarie a decorrere dal 2027, quale primo adeguamento tariffario correlato al previsto miglioramento della qualità del servizio conseguente all'evoluzione del contesto infrastrutturale e di servizio e al potenziamento della flotta;
22. il PEF è stato inviato all'ART con nota prot. n. 9334 del 8.04.2026 della Regione, ai sensi della Misura 2



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



della Delibera n. 120/2018 e della Misura 1 della Delibera 154/2019 e s.m.i., unitamente al PRO, alla matrice dei rischi e al Piano di Accesso al Dato (PAD);

23.ART con nota prot. n. 32849 del 11.05.2026 (prot. ass. n. 11013 dell'11.05.2026) ha riscontrato e richiesto chiarimenti e integrazioni alla documentazione regolatoria trasmessa;

24.la Regione, con nota prot. n. 11751 del 25.05.2026, ha fornito i chiarimenti e le integrazioni richieste dall'Autorità e, in adempimento delle disposizioni della richiamata deliberazione della Giunta regionale n. 15/14 del 2026 che ha previsto di recepire eventuali adeguamenti richiesti dall'ART, ha provveduto (rep. n. 10/2026) all'estensione della durata del contratto di emergenza rep. 24/2025 fino al 30.09.2026 nelle more del riscontro della medesima Autorità;

25.ART con nota prot. n. 51270 del 23.07.2026 (prot. ass. n. 14653 del 24.07.2026) ha inviato le Osservazioni ai sensi della Misura 2, punto 7, dell'Allegato A alla delibera 120/2018 e della Misura 2, punto 2, dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019 invitando la Regione a tener conto delle medesime nell'ambito del procedimento di proroga del Contratto di Servizio e a comunicare all'Autorità, prima della sottoscrizione dell'Atto di proroga, le determinazioni assunte;

26.la Regione con nota prot. n. 15002 del 31.07.2026 ha comunicato all'ART le proprie determinazioni riguardanti le Osservazioni rese;

27.con determinazione rep. n. 442 prot. n. 15122 del 03.08.2026, il Direttore del Servizio per il trasporto pubblico locale terrestre ha disposto la proroga del contratto rep. 21/2017 fino al 30 giugno 2030;

Tutto ciò premesso, si stipula e conviene quanto segue:

Articolo 1 – (Premesse ed allegati)

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parti integranti e sostanziali del presente Atto di proroga, di seguito denominato anche solo "Atto".
2. Gli Allegati n. 3 (Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano Economico Finanziario, n. 4 (Matrice dei rischi), n. 8 (Piano investimenti) e n. 7 (Condizioni minime di qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, penalità, mitigazione e premi) al presente Atto possono essere modificati secondo quanto previsto nei successivi articoli, previa sottoscrizione di uno specifico accordo fra le Parti che avrà valore di integrazione e/o modifica del presente Atto, mentre i rimanenti allegati vengono aggiornati previa condivisione nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione di cui all'articolo 24.

Articolo 2 – (Struttura dell'Atto di proroga)

1. L'Atto è articolato come segue:
Articolo 1 (Premesse e Allegati);
Articolo 2 (Struttura dell'Atto di proroga);



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



- Articolo 3 (Oggetto e finalità);
- Articolo 4 (Durata);
- Articolo 5 (Termini e modalità di esecuzione dell'Atto di proroga);
- Articolo 6 (Investimenti);
- Articolo 7 (Altro materiale rotabile finanziato e reso disponibile dalla Regione);
- Articolo 8 (Corrispettivo);
- Articolo 9 (Pagamenti);
- Articolo 10 (Canone di accesso all'infrastruttura);
- Articolo 11 (Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF);
- Articolo 12 (Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura dell'Atto e minimo garantito);
- Articolo 13 (Politica Tariffaria);
- Articolo 14 (Flessibilità del Programma di Esercizio);
- Articolo 15 (Servizi sostitutivi);
- Articolo 16 (Valorizzazione Servizi sostitutivi);
- Articolo 17 (Interruzione e soppressione dei servizi in caso di sciopero);
- Articolo 18 (Valorizzazione commerciale);
- Articolo 19 (Qualità del servizio);
- Articolo 20 (Sistema dei premi, delle penalità e sistema di mitigazione delle medesime);
- Articolo 21 (Indennità e assistenza in caso di ritardo o soppressione);
- Articolo 22 (Carta della qualità dei servizi);
- Articolo 23 (Monitoraggio);
- Articolo 24 (Comitato Tecnico di Gestione);
- Articolo 25 (Partite Pregresse)
- Articolo 26 (Controversie tra le parti);
- Articolo 27 (Trasparenza e Riservatezza);
- Articolo 28 (Recesso);
- Articolo 29 (Risoluzione dell'Atto di proroga);
- Articolo 30 (Divieto di Cessione);
- Articolo 31 (Obblighi di Trenitalia alla scadenza dell'Atto di proroga);
- Articolo 32 (Conflitto di Interessi);
- Articolo 33 (Cessione dei crediti e debiti);
- Articolo 34 (Dichiarazioni ed obblighi);
- Articolo 35 (Clausola di integrità);
- Articolo 36 (Applicazione della normativa in tema di tracciabilità dei flussi finanziari);
- Articolo 37 (Oneri contrattuali e clausole fiscali);
- Articolo 38 (Misure restrittive internazionali e trade compliance);



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Articolo 39 (Trattamento dei dati personali);

Articolo 40 (Titolarità Autonoma per il trattamento dati necessario per l'emissione delle credenziali di libera circolazione (CLC) previste dall'articolo 23 comma 1 lett. b, per le abilitazioni previste dall'articolo 23 comma 5 e per la costituzione del "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto" di cui all'articolo 24);

Articolo 41 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici);

Articolo 42 (Disposizioni finali).

2. Gli elaborati costituenti gli allegati del presente Atto sono di seguito riportati:

Allegato 1 – Programma di Esercizio;

Allegato 2 – Servizi connessi al trasporto;

Allegato 3 – Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano Economico Finanziario;

Allegato 4 – Matrice dei rischi;

Allegato 5 – Sistema tariffario;

Allegato 6 – Listino prezzi;

Allegato 7 – Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi;

Allegato 8 – Piano Investimenti;

Allegato 9 – Schema caratteristiche Materiale Rotabile in uso e Manutenzione;

Allegato 10 – Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione;

Allegato 11 – Schema Carta dei Servizi;

Allegato 12 – Procedure di aggiornamento del programma di esercizio;

Allegato 13 – Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi, in caso di soppressione totale o parziale delle corse;

Allegato 14 – Piano di intervento vendita e informazioni.

Allegato 15 – Monitoraggio;

Allegato 16 – Manutenzione di ciclo lungo di revisione generale sui treni ATR 365/465;

Allegato 17 – Patto di integrità;

Allegato 18 – Schemi di rendicontazione dati economici, patrimoniali e gestionali.

Articolo 3 – (Oggetto e finalità)

1. La Regione, perseguendo gli obiettivi del miglioramento della qualità dei servizi, dell'aumento dei viaggiatori trasportati e dell'efficienza in termini di costi, affida a Trenitalia, che accetta, lo svolgimento, in proroga al Contratto di servizio rep. n. 21/2017, fino al 30 giugno 2030, di cui i contratti rep. 24/2025 e rep. 10/2026 costituiscono un'esecuzione anticipata d'urgenza, del servizio di trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale nonché l'effettuazione di alcuni servizi connessi al trasporto medesimo che si svolge sull'infrastruttura nazionale in concessione a RFI, secondo il modello di offerta ed il programma di esercizio



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



annuale riportati negli Allegati 1 “Programma d’esercizio” e 2 “Servizi connessi al trasporto” e secondo gli standard qualitativi definiti nell’Atto e negli Allegati 2 “Servizi connessi al trasporto” e 7 “Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi”.

2. A fronte dello svolgimento delle prestazioni in adempimento agli obblighi di servizio richiamati nel successivo articolo 5 e riportati nel testo contrattuale e negli allegati, spettano a Trenitalia i corrispettivi di cui all’articolo 8 che sono stati determinati in modo da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell’Atto di proroga, garantendo la remunerazione del capitale investito.

Articolo 4 – (Durata)

1. Il presente Atto, in conformità a quanto previsto dall’art. 2, comma 2 dell’Atto rep. 24/2025, così come prorogato dall’Atto rep. 10/2026 ha una durata di 4,5 anni, ai sensi dell’art. 4, comma 4 del Reg. (CE) 1370/2007 e s.m.i., fino al 30.06.2030.
2. Al termine del periodo sopra indicato, Trenitalia si obbliga, su formale richiesta della RAS e in quanto compatibile con la normativa vigente in materia, a continuare a svolgere i servizi oggetto del presente Atto di proroga fino al nuovo affidamento, alle medesime condizioni per i primi 6 mesi.
3. La Regione si impegna a presentare la richiesta di cui al precedente comma con il maggior anticipo possibile e comunque non oltre il termine di 6 mesi antecedenti la scadenza.
4. L’efficacia del presente Atto è subordinata alla registrazione contabile dell’impegno di spesa da parte dei competenti uffici regionali.

Articolo 5 – (Termini e modalità di esecuzione dell’Atto)

1. Trenitalia si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario previsti dal Programma di Esercizio annuale (Allegato 1a) servizi ferroviari, 1b) servizi autosostitutivi programmati e 1c) servizi minimi garantiti in caso di sciopero) nel rispetto delle composizioni ivi indicate e secondo le modalità e i requisiti di qualità definiti nel presente Atto di proroga e negli Allegati, utilizzando materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire confortevoli condizioni di viaggio. I servizi autosostitutivi programmati di cui all’Allegato 1b) sono cessati dal 1° febbraio 2026.
2. Il Programma di Esercizio, di cui al precedente comma 1, è strutturato secondo la seguente ripartizione:
 - a) codice identificativo del treno;
 - b) stazioni di partenza e di arrivo del treno, fermate intermedie, km* treno annui;
 - c) orari di partenza e di arrivo;
 - d) tempo di percorrenza;
 - e) giorni di esercizio annuo e periodicità;
 - f) composizione minima del treno da garantire, definita secondo le frequentazioni e composizione programmata;



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



- g) posti a sedere offerti della composizione minima e tipo di materiale;
 - h) categoria del treno;
 - i) intervento, in caso di necessità, di servizio sostitutivo.
3. Il servizio oggetto del presente Atto dovrà essere effettuato con la modalità ferroviaria, salvo i casi limitati effettuati con modalità automobilistica e indicati nel Programma di Esercizio.
 4. Inoltre, Trenitalia potrà attivare servizi automobilistici sostitutivi solo al verificarsi delle condizioni di cui all'articolo 15, rispettando le procedure ivi riportate.
 5. Trenitalia, nell'adempimento degli obblighi di servizio stabiliti dalla Regione, riportati nel presente Atto e nei suoi Allegati, o successivamente comunicati in sede di revisione annuale o di rinegoziazione del medesimo, si impegna ad articolare un'offerta di servizi calibrata sulle esigenze rappresentate dalla Regione e dai suoi utenti.
 6. Ogni modifica del Programma di Esercizio annuale, sia in occasione del cambio orario intermedio (giugno), sia in corso di orario dovrà essere espressamente concordata tra le Parti seguendo le procedure e i tempi riportati nell'Allegato 12 "Procedure di aggiornamento del programma di esercizio".
 7. Trenitalia è tenuta a eseguire in modo adeguato tutte le attività necessarie per l'effettuazione dei servizi previsti dal Programma di Esercizio, nel rispetto degli obblighi di servizio e degli standard minimi di qualità stabiliti dall'Atto e dai suoi Allegati, curando e garantendo in particolare:
 - a) la manutenzione programmata, di primo e di secondo livello, e quella correttiva del materiale rotabile;
 - b) la sicurezza personale dei viaggiatori, operando nel proprio ambito di responsabilità, attraverso la presenza ed attività del personale di accompagnamento ed un'azione coordinata con la Polizia ferroviaria e/o FS Security;
 - c) la sicurezza del materiale rotabile;
 - d) la pulizia del materiale rotabile;
 - e) l'assistenza ai viaggiatori a bordo dei treni a cura del personale di accompagnamento e l'informazione presso le stazioni con biglietteria e gli specifici presidi di assistenza, riportati nell'Allegato 2 "Servizi connessi al trasporto";
 - f) il controllo nel corso del viaggio del possesso di regolare titolo di viaggio da parte dei passeggeri;
 - g) l'accesso da parte delle persone a mobilità ridotta ai convogli e negli impianti attrezzati, con le modalità specificate nel Piano operativo per l'accessibilità;
 - h) la vendita dei titoli di viaggio utilizzando i canali e la rete di biglietterie descritta nell'Allegato 2 "Servizi connessi al trasporto";
 - i) la pubblicazione in formato GTFS delle informazioni aggiornate sui servizi erogati con particolare riferimento ai dati orario, assicurandone la disponibilità, la qualità, l'utilizzabilità e l'interoperabilità, nonché l'invio alla Regione.
 8. Trenitalia si impegna a effettuare eventuali adeguamenti della flotta, relativa ai servizi oggetto del presente Atto, su richiesta della Regione o a seguito di obblighi nascenti da normativa di riferimento, previo accordo



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



- sulle modalità di remunerazione degli oneri sostenuti per tali investimenti.
9. Trenitalia si impegna, inoltre, a farsi parte attiva nei confronti del Gestore dell'Infrastruttura per quanto attiene l'informazione al pubblico nelle stazioni e fermate, l'integrità e il decoro degli impianti e la pulizia, rilevando e segnalando i casi di non conformità.
 10. Eventuali corse aggiuntive o variazioni della composizione dei rotabili, legati ad aumenti della domanda in occasione di eventi sporadici e prevedibili sono programmabili su richiesta della RAS o previa condivisione della stessa e valorizzati con lo strumento del Listino Prezzi.
 11. Trenitalia comunica annualmente alla Regione, secondo lo schema di cui all'Allegato 9 "Schema caratteristiche Materiale Rotabile in uso e Manutenzione", l'elenco dei rotabili in disponibilità e i livelli e tipologie di manutenzione programmata. Trenitalia, in occasione di eventuali immissioni, dismissioni e/o trasferimento di rotabili provvede a informarne la Regione.
 12. Trenitalia, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.

Articolo 6 – (Investimenti)

1. Le Parti condividono il piano di investimenti di cui all'Allegato 8 "Piano Investimenti" e il relativo cronoprogramma.
2. Gli investimenti a carico di Trenitalia ammontano a circa 133 milioni di euro per acquisto di nuovo materiale rotabile, revamping, ammodernamento degli impianti, sviluppi informatici e per manutenzione ciclica. In particolare, gli investimenti per l'acquisto di nuovo materiale rotabile, di proprietà di Trenitalia, sono pari a circa 57 milioni di euro in autofinanziamento per l'acquisto di 5 treni Blues e 2 locomotive di soccorso.
3. Gli investimenti a carico della Regione ammontano a 9,2 milioni di euro e sono destinati al completamento delle attività di manutenzione straordinaria (attività di ciclo lungo di revisione generale) della flotta dei convogli ATR 365/465, che interesseranno 5 dei 7 treni di proprietà regionale. Il CUP associato a tale investimento è E89F26001520002 e sarà opportunamente indicato in tutti i provvedimenti amministrativi e contabili riferiti all'investimento stesso.
4. Le Parti condividono che, in continuità con le attività di manutenzione straordinaria avviate sui primi due treni ATR 365 nell'ambito del 2° Atto Integrativo (Rep. 18/2024) al Contratto rep. 21/2017, le attività manutentive di cui al comma 3, verranno effettuate da Trenitalia, già responsabile della manutenzione di ciclo lungo di revisione generale dei restanti rotabili della flotta di proprietà aziendale, in qualità di attuale gestore del servizio ferroviario, di comodatario dei treni ATR 365/465 in circolazione nonché di soggetto tecnico incaricato dalla Regione per le attività di gestione del contratto di full service manutentivo di primo livello nel periodo 2017-2025.
5. Nell'Allegato 16 "Manutenzione di ciclo lungo di revisione generale sui treni ATR 365/465." al presente Atto



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



sono disciplinati i rapporti tra le Parti in relazione allo svolgimento delle attività di manutenzione di ciclo lungo di revisione generale dei 5 treni di cui al comma 3.

6. Le Parti valutano annualmente lo stato di avanzamento degli investimenti complessivi rispetto alle previsioni riportate nell'Allegato 8 "Piano Investimenti" attraverso il monitoraggio di cui all'Allegato 15 "Monitoraggio".
7. In caso di mancato rispetto del cronoprogramma di immissione in esercizio del nuovo materiale rotabile, la Regione applicherà le penali riportate nell'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi".
8. Trenitalia si impegna ad effettuare eventuali ulteriori investimenti in materiale rotabile su richiesta della Regione, previo accordo sulle modalità di remunerazione degli oneri sostenuti per tali investimenti.
9. Le Parti, in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie, entro un anno dalla sottoscrizione del presente Atto, nei limiti dell'investimento complessivo previsto a PEF, predispongono i seguenti Piani:
 - Piano per la sostituzione progressiva del materiale rotabile (per età e classe ambientale);
 - Piano per investimenti per innovazione tecnologica;
 - Piano per ICT.
10. Trenitalia, nell'ambito del quadro economico contrattuale, procede all'ammortamento del valore del materiale rotabile, al netto del cofinanziamento di cui al precedente comma 2, applicando le aliquote alle diverse componenti del treno di cui all'Allegato 3 "Piano raggiungimento obiettivi e Piano economico finanziario".
11. Fatta eccezione per i casi di grave ritardo nell'acquisto o nella consegna o di gravi vizi (che ne impediscono il normale utilizzo), difetti e/o non conformità dei rotabili alle caratteristiche pattuite, alla scadenza del presente Atto di proroga e qualora per qualsivoglia motivo non risulti più aggiudicataria del servizio, Trenitalia, su richiesta della Regione, dovrà cedere alla Regione medesima o al soggetto individuato dalla stessa, la proprietà dei materiali di nuova costruzione non ancora ammortizzati, previa corresponsione del valore netto contabile dei beni alla data di cessione.

Il valore residuo del materiale rotabile è dato dal costo d'acquisto, al netto del cofinanziamento, aumentato del valore della manutenzione incrementativa, al netto delle quote d'ammortamento già contabilizzate.

Alla cessazione – anche anticipata - del presente Atto di proroga, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di Trenitalia, la Regione si obbliga, mediante espressa previsione negli atti di indizione della procedura per il successivo affidamento, a far sì che il subentrante acquisti, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione, il materiale rotabile acquisito da Trenitalia in forza del presente Atto di proroga nonché in virtù di disposizioni del Contratto 2017-2025 e precedenti contratti di servizio. Nel caso in cui i rotabili acquistati in virtù del presente Atto di proroga non siano stati ancora consegnati/collaudati, Trenitalia potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo contratto di acquisto col fornitore alla Regione; in tal caso, quest'ultima si impegna, mediante espressa previsione negli atti di indizione della procedura per il successivo affidamento, a far sì



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



che il subentrante succeda in detto contratto previa restituzione a Trenitalia degli importi di corrispettivo già liquidati al fornitore, facendosi inoltre carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso. Nei casi di cui al presente comma, il trasferimento della proprietà ovvero il subentro è subordinato al pagamento integrale di quanto dovuto a Trenitalia e costituisce condizione di efficacia del nuovo affidamento.

12. Trenitalia si obbliga, inoltre, alla cessazione anche anticipata del presente Atto, a trasferire alla Regione la proprietà del materiale rotabile da essa eventualmente interamente finanziato.
13. Trenitalia si impegna ad effettuare gli interventi infrastrutturali per avviare l'adeguamento del reticolo manutentivo di Cagliari e Sassari alle esigenze del nuovo materiale rotabile, in particolare realizzando sia le opere civili che gli interventi di attrezzaggio. Alla scadenza del presente Atto di proroga, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore, o qualora per qualsivoglia motivo Trenitalia non risulti più aggiudicataria del servizio, Trenitalia si impegna a recedere dal contratto di locazione dell'impianto manutentivo, previa corresponsione del valore residuo dell'investimento da parte della Regione e/o del nuovo subentrante.

Articolo 7 – (Altro materiale rotabile finanziato e reso disponibile dalla Regione)

1. Tutto il materiale rotabile, sia di proprietà di Trenitalia che della Regione utilizzato in regime di comodato, è destinato, in via esclusiva, ad essere impiegato all'interno del territorio regionale.
2. Per il materiale rotabile di proprietà della Regione, utilizzato in regime di comodato da Trenitalia, non saranno applicate penali, di cui all'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi", per le soppressioni e i ritardi causati da indisponibilità di tale materiale, dovute alla responsabilità del fornitore per le attività manutentive di ciclo lungo o di Revisione Generale. Altresì le penali che Trenitalia applicherà, in base al contratto "Servizio di Manutenzione Ciclica dei Complessi CAF ATR 365" al fornitore e gli eventuali costi coperti da assicurazione saranno registrati a credito della Regione in sede di Confronto PEF CER.
3. Qualora emerga la necessità di effettuare la revisione dei powerpack relativamente alla flotta CAF ATR di proprietà della Regione Sardegna, i costi emergenti rispetto alla previsione del PEF saranno regolati da apposito atto integrativo.
4. Alla cessazione – anche anticipata - del presente Atto di proroga, qualora Trenitalia non risultasse più affidatario dei servizi di trasporto ferroviario di interesse pubblico, l'eventuale valore netto contabile residuo non ancora ammortizzato, relativo alle somme spese a titolo di interventi ERTMS sulla flotta CAF ATR di proprietà della Regione Sardegna, sarà posto a carico del nuovo soggetto affidatario, e quindi riconosciuto a Trenitalia.

Articolo 8 (Corrispettivo)



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



1. In coerenza con il Regolamento (CE) n.1370/2007 e ss.mm.ii., il corrispettivo riconosciuto dalla Regione a Trenitalia a fronte dell'erogazione delle prestazioni di cui al presente Atto e Allegati è stato determinato in modo da preservarne nel tempo l'equilibrio economico finanziario, tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali, correttamente attribuibili a ciascuna delle Parti, come evidenziati nell'Allegato 4 "Matrice dei rischi".

Il corrispettivo non potrà superare l'importo necessario per coprire la differenza tra i costi sostenuti ivi incluso il ragionevole utile e i ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, compresi anche i relativi ricavi da traffico, in coerenza con il Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i. e con le previsioni della Delibera ART n. 154/2019, come emendata dalle Delibere n. 64/2024 e n. 177/2025.
2. Il corrispettivo da riconoscere a Trenitalia che determina l'equilibrio economico e finanziario dell'Atto di proroga, è quello riportato nell'Allegato 3 "Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano Economico Finanziario" secondo lo Schema 3 di cui all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019. Il corrispettivo dovuto dalla Regione a Trenitalia è calcolato a consuntivo, per ciascun anno solare e per la porzione di anno 2030, applicando le regole di cui all'articolo 11. Nello specifico il PEF comprende quanto previsto nel PRO e tiene conto di tutte le voci pertinenti di costo e di ricavo e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario per il periodo di proroga, avuto riguardo non solo dei costi operativi, ma anche di tutte le altre voci di costo, in particolare:
 - A. per i costi le seguenti voci: costo del personale suddiviso per processo aziendale, costo per servizi, ammortamenti, oneri/costi di manutenzione dei mezzi e degli immobili, canoni per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria e canoni per l'uso di altre infrastrutture e impianti;
 - B. per i ricavi: quelli dagli introiti della vendita dei titoli di viaggio, dal corrispettivo contrattuale e dagli altri ricavi;
 - C. il ragionevole utile, inteso come tasso di remunerazione della quota di capitale investito netto, pari al 6,97% (delibera ART 28/2026).
3. I corrispettivi riportati nel PEF sono stati definiti considerando i livelli tariffari, le agevolazioni e i titoli di gratuità vigenti alla data della sottoscrizione del presente Atto nonché le previsioni degli introiti del sistema tariffario regionale della Sardegna. Le compensazioni degli effetti finanziari netti per le gratuità e le agevolazioni istituite o variate dalla Regione successivamente all'entrata in vigore del presente Atto sono riconosciute a norma del regolamento CE n.1370/2007.
4. Eventuali penalità, al netto delle mitigazioni delle penali e premialità, non concorrono alla formazione del corrispettivo e vengono applicate annualmente sulla base dell'effettiva performance registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo articolo 20.
5. I corrispettivi di cui al presente articolo sono comprensivi degli importi in acconto previsti dall'articolo 3, comma 1, dell'Atto di proroga emergenziale di cui al rep. 24 prot. 20117 del 16.12.2025 e quantificati in euro 26.489.590,15 (esclusa IVA al 10%) per il periodo dal 01.01.2026 al 30.06.2026.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Articolo 9 (Pagamenti)

1. Il corrispettivo è diviso annualmente in due rate semestrali con fatturazione anticipata pari al 45% del valore del corrispettivo annuale, da corrispondere nei mesi di gennaio e luglio, e un saldo finale del 10% da versare nel mese di marzo dell'anno successivo.
2. Per il primo semestre 2026, il corrispettivo è determinato dalle due rate previste dal contratto rep. 24/2025 e con una terza rata, pari alla differenza tra l'importo previsto da PEF per i primi sei mesi e quanto già liquidato ai sensi del contratto rep. 24/2025. Detto importo a saldo verrà fatturato unitamente alla fattura relativa al secondo semestre 2026. Per il secondo semestre il corrispettivo è liquidato in un'unica rata (45%) con fattura da emettersi entro settembre 2026 a valere sulle risorse oggetto di impegno nell'ambito del presente Atto e dell'atto rep. 10/2026.
3. La Regione liquida i predetti importi a Trenitalia entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento, in modalità elettronica, della fattura inviata secondo la vigente normativa. La Regione si impegna ad assicurare la certezza della corresponsione dei corrispettivi e, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione.
4. Eventuali premi, penalità e mitigazioni delle medesime non concorrono alla formazione del corrispettivo come sopra definito, ma vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva prestazione registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art. 20 e all'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi". La regolazione degli importi dei premi delle penali e relative mitigazioni verrà definita in sede di Comitato Tecnico di Gestione; laddove la Regione disponga la restituzione delle penali al netto delle mitigazioni, saranno liquidate a compensazione finanziaria della prima fattura utile. Nel caso di maturazione di premi, gli stessi sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.
5. In caso di ritardato pagamento degli importi dovuti, la Regione è tenuta a corrispondere a Trenitalia gli interessi moratori al tasso stabilito dalle norme vigenti emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi di quanto disposto dal D.lgs. n. 231/2002.

Articolo 10 (Canone di accesso all'infrastruttura)

1. Il prezzo del canone di accesso all'infrastruttura e relativi servizi accessori e complementari strettamente indispensabili per garantire l'erogazione del servizio in maniera efficiente ed economica, nella misura effettivamente corrisposta al Gestore dell'Infrastruttura, al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore dell'Infrastruttura a Trenitalia in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art.21 del D.Lgs. n. 112/2015 e s.m.i. sono riconosciuti a Trenitalia, per i treni oggetto del presente Atto di proroga.
2. Nella rappresentazione degli oneri di produzione del servizio ferroviario è garantita l'evidenza dei costi di



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



pedaggio e di energia elettrica per trazione.

3. Ugualmente, ogni eventuale eccedenza di costo del canone di accesso all'infrastruttura, quest'ultimo quando derivante da sopravvenute disposizioni normative o regolamentari delle Autorità competenti, a parità di servizio, è compensata dalla Regione.

Articolo 11 (Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico finanziario del presente Atto di proroga alla fine della durata contrattuale, ovvero che il valore delle voci di ricavo sia sostanzialmente uguale a quello delle voci di costo, ivi inclusa la remunerazione del capitale investito, al netto del rischio attribuito a Trenitalia e a Regione, le Parti procedono a confrontare annualmente le stime riportate nel PEF, aggiornando i relativi costi di processo con il tasso di inflazione reale, misurato mediante l'indice medio annuo dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (di seguito "FOI") pubblicato dall'ISTAT e tenendo conto degli effetti dovuti alle eventuali variazioni di produzione, come riportato nel successivo comma 2, con i consuntivi del CER dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti in più o in meno.
2. Allo scopo, Trenitalia annualmente, nel termine fissato dal quadro normativo e regolatorio di riferimento, trasmette alla Regione e all'ART i formati di contabilità regolatoria e i dati tecnici relativi all'esercizio precedente, compilati in ottemperanza a quanto disposto dalla Delibera ART 120/2018 e s.m.i., unitamente alla Relazione Illustrativa e alla certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione alla citata Delibera ART 120/2018; analogamente nel 2030 con riferimento ai primi sei mesi, considerando la scadenza dell'affidamento al 30.06.2030.

Per effettuare il confronto il PEF viene normalizzato per tenere conto degli effetti dovuti alle eventuali variazioni di servizi erogati rispetto ai programmati a PEF. Nel caso di minore produzione la normalizzazione consiste nella riparametrazione dei costi operativi di processo preventivati nel PEF alle minori percorrenze consuntivate per ciascun esercizio, tenuto conto che tali costi, al netto dei costi sostenuti per accesso all'infrastruttura, gasolio e autoservizi, sono da considerare variabili per una quota pari al 21%. Nel caso di maggiore produzione, entro la soglia di cui al comma 9, lettera c, la normalizzazione consiste nella riparametrazione dei costi operativi di processo preventivati nel PEF alle maggiori percorrenze consuntivate per ciascun esercizio, tenuto conto che tali costi, al netto dei costi sostenuti per pedaggio e gasolio, sono da considerare variabili secondo la percentuale indicata in precedenza.

3. Per quanto concerne le attribuzioni dei rischi, le responsabilità riguardo le variazioni delle voci di costo e ricavo sono ripartite tra le Parti secondo quanto previsto dall'Allegato 4 "Matrice dei rischi". La "Matrice dei rischi" dettaglia le responsabilità per voci di costo/ricavo attribuendola alle Parti e definisce la metodologia di applicazione. Sulla base delle responsabilità così individuate, si procede alle rettifiche delle voci di



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



costo/ricavo così come riportate nella contabilità regionale di cui al CER. In particolare, le variazioni delle voci di costo come l'accesso all'infrastruttura, il costo per carburanti da trazione, i costi per servizi automobilistici e scorte calde, sono riconosciute a Trenitalia nei limiti dell'identificativo n. 2 dell'Allegato 4 "Matrice dei rischi"; mentre le variazioni delle restanti voci dei costi operativi sono riconosciute a Trenitalia nella misura massima del tasso di inflazione reale (FOI) e sono a carico di Trenitalia fino ad una ulteriore soglia del FOI +3,9%, come dettagliato all'identificativo n.4 dell'Allegato 4 "Matrice dei rischi". Sono, inoltre, riconosciuti a Trenitalia, nella misura effettivamente sostenuta, i costi di manutenzione della flotta CAF ATR di proprietà della Regione Sardegna emergenti rispetto alla previsione del PEF dovuti alle manutenzioni straordinarie/accidentali quali, per esempio, sostituzioni dei dischi freno per usura anomala, sostituzioni di componenti per atti vandalici e investimenti in linea.

4. Gli ammortamenti conseguenti agli investimenti realizzati sono riconosciuti a Trenitalia nella misura effettivamente sostenuta nei limiti dell'importo complessivo del Piano degli Investimenti approvato, salvo successiva revisione dello stesso concordata tra le Parti come previsto all'identificativo n. 15 dell'Allegato 4 "Matrice dei rischi".
5. Le Parti, nell'ambito di un Comitato Tecnico di Gestione, procedono al confronto annuale effettuato tra i valori dell'anno di riferimento riportati nel PEF aggiornato e il CER, quest'ultimo opportunamente rettificato da Trenitalia, a titolo esemplificativo, degli importi non di competenza dell'anno di riferimento, nonché dell'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse stimate in sede di chiusura del Bilancio di esercizio, al fine di determinare gli eventuali scostamenti, tenendo conto di quanto previsto per l'attribuzione dei rischi, che annualmente vengono registrati a credito o a debito di una delle Parti.

Allo scopo, Trenitalia invia annualmente una relazione di analisi di confronto degli scostamenti tra il PEF aggiornato e il CER rettificato come sopra.

6. In caso di aumento dei ricavi da titoli di viaggio (identificativo n.1 della Matrice dei rischi) entro la soglia del 5,5% di quelli definiti nel PEF, essi verranno riconosciuti a Trenitalia solo se l'80% degli indicatori di qualità di cui all'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi" avrà raggiunto o superato i risultati dell'anno precedente. Tale importo non è considerato ai fini del riequilibrio PEF CER e rimane in capo a Trenitalia. In caso contrario i maggiori ricavi saranno registrati a credito della Regione.
7. Ai fini della valutazione sul numero di indicatori che hanno raggiunto o superato i risultati dell'anno precedente saranno considerati gli indicatori di regolarità, puntualità (4 indicatori), accessibilità commerciale (4 indicatori), pulizie (2 indicatori), comfort (4 indicatori), accessibilità (4 indicatori), mentre, fino alla definizione del campione di rilevazione significativo tra le Parti, non saranno considerati gli indicatori qualità %PULT_CF, %CLI_FN, %WC_AFN, %SPMR E %PAF.
8. Fermo restando quanto sopra, le Parti valutano l'aggiornamento del PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati - nelle seguenti ipotesi:
 - a) nel caso in cui la variazione in aumento dei costi operativi di processo diversi dall'identificativo n.2



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



di cui alla matrice dei rischi faccia registrare uno scostamento superiore al FOI + 3,9%, se non riassorbibile nel corso del periodo di proroga;

- b) nel caso in cui il confronto faccia registrare uno scostamento eccedente il più o meno cinque per cento (+5%) dei ricavi operativi, non riassorbibile nel corso del periodo di proroga;
- c) nel caso di incremento permanente del programma di esercizio superiore al 2% (due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF;

9. Le azioni che le Parti potranno attuare in fase di revisione del PEF, procedendo al riequilibrio economico-finanziario, riguardano prioritariamente:
 - corrispettivo;
 - tariffe e sistema tariffario;
 - programma di investimenti di cui all'Allegato 8 "Piano Investimenti", solo laddove non siano state assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti;
 - livello dei servizi (offerta e servizi accessori).
10. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF, Trenitalia ha diritto di risolvere il presente Atto, fermo restando l'obbligo di garantire il servizio per i successivi 6 mesi.
11. Al termine di validità del presente Atto le Parti provvedono alla compensazione finale di tutti gli importi registrati e accantonati, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.
12. Laddove al termine della compensazione finale residui un saldo, tale importo è definitivamente iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando conseguentemente l'obbligo di regolazione del medesimo – a cura della Parte debitrice – nei termini definiti tra le Parti.
13. La Regione prende atto che, nella determinazione dei costi e dei ricavi, Trenitalia ha tenuto conto del mantenimento delle forme di agevolazione/gratuità riconosciute al personale FSI in virtù dell'applicazione del CCNL vigente alla stipulazione del presente Atto.

Articolo 12 - (Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura dell'Atto e minimo garantito)

1. Nel caso in cui eventuali ritardi nel pagamento delle fatture di Trenitalia fossero dovuti al sopraggiungere dell'insufficienza strutturale di fondi a copertura dei servizi, le Parti procederanno ad una riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi e/o ad una modifica tariffaria.
2. Tali interventi, finalizzati a mantenere l'equilibrio economico finanziario dell'Atto di proroga dovranno essere tali da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata o che non potrà essere erogata a Trenitalia.
3. La Regione comunque garantisce a Trenitalia, per tutta la durata del presente Atto di proroga, un corrispettivo minimo annuo corrispondente all'80% dei corrispettivi dell'anno 2026.

Articolo 13 – (Tariffe)

1. Trenitalia, per i viaggi all'interno del territorio regionale, adotta le condizioni generali di trasporto che



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



recepiscono anche il sistema tariffario della Sardegna. Il testo vigente al momento della sottoscrizione dell'Atto è riportato nell'Allegato 5 "Sistema tariffario".

2. Trenitalia si impegna ad aderire a nuovi progetti di integrazione definiti dalla Regione. Qualora gli stessi risultino economicamente penalizzanti per Trenitalia, la Regione si impegna a compensare eventuali minori introiti così come eventuali costi emergenti.
3. È prevista la possibilità di acquistare il biglietto a bordo treno secondo quanto stabilito nell'Allegato 5 "Sistema tariffario".
4. La Regione, inoltre stabilisce che nell'anno 2027, previa delibera di Giunta regionale, a far data dal 1° gennaio con prevendita al 25 dicembre 2026, le tariffe dei servizi saranno incrementate del 10%, il cui effetto è stato considerato nella predisposizione del PEF.
5. Trenitalia provvede a effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri e ha inoltre l'obbligo di comunicare all'utenza l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le modalità di regolarizzazione a bordo.
6. Trenitalia si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutela della sicurezza personale del viaggiatore secondo il "Piano Operativo di sicurezza e controlleria", che sarà predisposto entro un anno dalla stipula dell'Atto. Il Piano definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario dell'Atto di Proroga, fermo restando quanto già previsto all'Allegato 2 "Servizi connessi al trasporto".
7. Trenitalia ha facoltà di adottare, previa approvazione dalla Regione, ulteriori titoli individuati sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, anche combinati con altre prestazioni o servizi.
8. L'organizzazione e la gestione della rete di vendita e la commercializzazione dei titoli di viaggio è curata da Trenitalia, e concordata con la RAS, in termini di copertura del territorio regionale, nella dislocazione e negli orari di apertura al pubblico delle biglietterie, in coerenza con quanto indicato nell' Allegato 2 "Servizi connessi al trasporto". In particolare, Trenitalia assicura una rete di vendita, diretta e/o indiretta in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori, anche attraverso l'estensione di progetti di *digital customer experience* ed integrazione multimodale. Al fine di garantire nell'arco della durata contrattuale un costante adeguato livello di dotazione della rete di vendita e d'informazione, e con riferimento al PEF che prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta ed un potenziamento dei canali di vendita alternativi, nonché alla luce della progressiva digitalizzazione dell'acquisto dei titoli di viaggio, le Parti hanno predisposto un apposito Allegato 14 "Piano di intervento per la vendita e l'informazione" anche tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta. Il Piano definisce le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario dell'Atto di proroga. Le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi" potranno essere ridefinite secondo quanto definito nel Piano di Intervento.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Articolo 14 – (Flessibilità del Programma di Esercizio)

1. L'offerta commerciale può subire modifiche e/o integrazioni.
2. Le modifiche e/o le integrazioni che si rendessero necessarie o opportune in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria possono essere richieste sia dalla Regione che da Trenitalia, previa verifica tecnica ed economica in virtù di una stima effettuata sulla base dell'Allegato 6 "Listino prezzi" di cui al precedente articolo 5 comma 10. Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 8, 9, 10 e 11.
3. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo Trenitalia deve assicurare un'adeguata informazione alla clientela e alla Regione.

Articolo 15 – (Servizi sostitutivi)

1. Come previsto dall'art. 5 il servizio oggetto del presente Atto dovrà essere effettuato con la modalità ferroviaria, salvo i casi limitati effettuati con modalità automobilistica, come specificati nei successivi commi.
2. Trenitalia effettua i servizi sostitutivi automobilistici programmati da orario definiti nel programma di esercizio previsti fino al cambio orario di dicembre 2026. Tali servizi non sono più inseriti in orario a partire da febbraio 2026.
3. Trenitalia effettua i servizi programmabili a carattere temporaneo, resi necessari dalla provvisoria e prevedibile sospensione del servizio ferroviario. In caso di lavori programmati dal Gestore dell'Infrastruttura, Trenitalia predispone la riprogrammazione dei servizi e il preventivo di spesa che invia alla Regione, di norma almeno 30 giorni prima dell'attivazione, per cui la Regione fornirà un riscontro entro i successivi 15 giorni. Nel predisporre la riprogrammazione Trenitalia dovrà prevedere condizioni di viaggio quantitativamente e qualitativamente paragonabili all'offerta programmata, tenendo conto della domanda attesa, delle condizioni stradali nonché di accesso alle stazioni e fermate e della disponibilità di bus.
4. Trenitalia svolge i servizi sostitutivi automobilistici emergenziali a carattere temporaneo, resi necessari da eventi improvvisi e non programmabili, quali cause di forza maggiore, calamità naturali, terremoti, sommosse e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche o picchi della domanda di trasporto, in generale, eventi non prevedibili e/o non imputabili a Trenitalia o sospensione del servizio disposti dalle Autorità. In tali ipotesi, Trenitalia è tenuta a comunicare alla Regione, di norma entro 24 ore dall'inizio dei servizi, le cause della loro effettuazione, indicando la durata, che di norma non può superare i 30 giorni. La circolazione deve essere ripristinata al più presto, ancorché in forma sostitutiva, assicurando un'adeguata e tempestiva informazione alla clientela, coordinata con il Gestore dell'Infrastruttura.
5. Trenitalia, per far fronte a particolari eventi o potenziali anomalie di circolazione e criticità di cui viene a conoscenza a ridosso dell'evento stesso (allerte meteo, rischio incendi o altre), può attivare i servizi di



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



scorta calda, comunicando il programma preventivamente all'attivazione dei servizi. Laddove la Regione non riscontri negativamente il programma si riterrà condiviso.

6. In caso di soppressioni di corse, totali o parziali, che non rientrano nelle fattispecie di cui ai commi 3, 4 e 5, nel caso in cui non sia disponibile da programma di esercizio una corsa utilizzabile entro 60 minuti dalla soppressione, Trenitalia si impegna a sostituire la corsa soppressa con un numero di autobus adeguato al numero di viaggiatori della stessa, come previsto nell'Allegato 13 "Piano d'Intervento relativo a servizi sostitutivi, in caso di soppressione totale o parziale delle corse" di cui al successivo comma 9.
7. Trenitalia informa la Regione secondo quanto previsto dal sistema di monitoraggio e comunque, tempestivamente e con una comunicazione dedicata, nei casi di particolare rilevanza. Inoltre, Trenitalia, coordinandosi con il Gestore dell'Infrastruttura, informa tempestivamente i viaggiatori dei servizi sostitutivi, mediante annunci nelle stazioni, con avvisi a bordo treno a cura del personale di bordo, tramite i canali a disposizione di Trenitalia.
8. Al verificarsi di soppressioni imputabili a Trenitalia verrà applicata la penale riportata nell'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi".
9. L'Allegato 13 "Piano d'Intervento relativo a servizi sostitutivi, in caso di soppressione totale o parziale delle corse" riporta le azioni da attivare e i servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un "adeguato servizio sostitutivo", in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definisce le necessità e le soluzioni da implementare.

Articolo 16 – (Valorizzazione Servizi sostitutivi)

1. Per il 2026, il costo riconoscibile a Trenitalia, come individuato nell'identificativo 2 della Matrice dei Rischi, per i bus programmati e programmabili sarà determinato, sulla base dell'Accordo Quadro tra Trenitalia e BIRS (Programmabili rubrica contratti n. 01558/2022 e Programmati rubrica contratti n. 05657/2021 del 20/12/2021).
2. Per gli anni dal 2027 al 2030 la Regione riconoscerà a Trenitalia, per i bus programmabili, un costo determinato a seguito di procedure di affidamento ad evidenza pubblica la cui base d'asta è determinata tenendo conto:
 - i. dei prezzi di aggiudicazione risultanti dalle procedure di affidamento aventi ad oggetto servizi analoghi svolte, nel periodo 2025 e 2026, dall'azienda in house della Regione (ARST) che effettua i servizi ferroviari sulla rete a scartamento ridotto. Tale prezzo, il cui valore medio si è attestato a 3,40 €/km costituisce il parametro rappresentativo del valore di mercato per la medesima tipologia di servizio nel contesto territoriale di riferimento;
 - ii. dell'eventuale incremento del costo del gasolio registrato a partire da marzo 2026 rispetto al costo medio rilevato dal MISE nei 12 mesi antecedenti (marzo 2025-febbraio 2026) pari a 1,350 [€/litro] dato un consumo medio stimato pari a 0,33 [litro/km].



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Sono, inoltre, riconosciute sul costo di affidamento una maggiorazione forfettaria pari a non più del 8%, a titolo di ristoro delle spese generali sostenute per la gestione del servizio (costi organizzativi e di coordinamento, oneri amministrativi e gestionali) e una maggiorazione pari al 5% a titolo di ragionevole utile.

Nell'eventualità di sottoscrizione da parte di Trenitalia di un accordo quadro per l'erogazione dei suddetti servizi per tutto l'arco contrattuale, il costo determinato così come precedentemente descritto potrà essere aggiornato annualmente, all'indice medio annuo ISTAT FOI senza tabacchi se lo stesso incremento FOI è stato disciplinato nelle procedure ad evidenza pubblica e riconosciuto alle aziende che svolgeranno i servizi.

3. Per quanto riguarda le scorte calde e i servizi sostitutivi emergenziali i costi relativi al 2026 sono quelli indicati nell'Accordo Quadro tra Trenitalia e BIRS n. 04325/2025 che scadrà il 31.12.2026.
4. Per gli anni dal 2027 al 2030 la Regione riconoscerà a Trenitalia, per i servizi di scorta calda e la relativa eventuale movimentazione, un costo determinato a seguito di procedure di affidamento a evidenza pubblica la cui base d'asta è determinata tenendo conto:
 - i. di un costo orario di disponibilità non superiore al 48 €/h per le prime 6 ore, 44 €/h per le successive 2 ore e 40 €/h per ogni ora successiva all'ottava;
 - ii. di un costo chilometrico non superiore a 2,10 €/km, da riconoscere anche per le percorrenze a vuoto necessarie per il rientro del veicolo fino alla stazione ferroviaria di inizio del servizio, eventualmente incrementato del costo del gasolio registrato a partire da marzo 2026 rispetto al costo medio rilevato dal MISE nei 12 mesi antecedenti (marzo 2025-febbraio 2026) pari a 1,350 [€/litro] dato un consumo medio stimato pari a 0,33 [litro/km]; il costo chilometrico non si applica alla percorrenza dal deposito/rimessa fino alla stazione ferroviaria di inizio del servizio;

Sono, inoltre, riconosciute sul costo di affidamento una maggiorazione forfettaria pari a non più del 8%, a titolo di ristoro delle spese generali sostenute per la gestione del servizio (costi organizzativi e di coordinamento, oneri amministrativi e gestionali) e una maggiorazione pari al 5% a titolo di ragionevole utile.

Nell'eventualità di sottoscrizione da parte di Trenitalia di un accordo quadro per l'erogazione dei suddetti servizi per tutto l'arco contrattuale, il costo determinato così come precedentemente descritto potrà essere aggiornato annualmente, all'indice medio annuo ISTAT FOI senza tabacchi se lo stesso incremento FOI è stato disciplinato nelle procedure ad evidenza pubblica e riconosciuto alle aziende che svolgeranno i servizi.

5. Per gli anni dal 2027 al 2030 la Regione riconoscerà a Trenitalia, per i servizi sostitutivi emergenziali, un costo determinato a seguito di procedure di affidamento ad evidenza pubblica la cui base d'asta è determinata tenendo conto:
 - i. di un costo chilometrico non superiore a 2,50 €/km, da riconoscere anche per le percorrenze a vuoto necessarie per il rientro del veicolo fino alla stazione ferroviaria di inizio del servizio,



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



eventualmente incrementato del costo del gasolio registrato a partire da marzo 2026 rispetto al costo medio rilevato dal MISE nei 12 mesi antecedenti (marzo 2025-febbraio 2026) pari a 1,350 [€/litro] dato un consumo medio stimato pari a 0,33 [litro/km]; il costo chilometrico non si applica alla percorrenza dal deposito/rimessa fino alla stazione ferroviaria di inizio del servizio;

- ii. di un costo di attivazione di 230 € finalizzato alla compensazione di tutti gli oneri non direttamente correlati alle percorrenze chilometriche, tra cui, a titolo esemplificativo, i costi di disponibilità di mezzi e personale, i trasferimenti a vuoto dei mezzi dal deposito alla stazione di inizio servizio e successivo rientro, eventuali tempi di attesa e stazionamento presso le stazioni, oltre che dell'impegno a garantire eventuali estensioni, integrazioni o prosecuzioni del servizio inizialmente richiesto, qualora rese necessarie dall'evoluzione delle esigenze operative ferroviarie;

Sono, inoltre, riconosciute sul costo di affidamento una maggiorazione forfettaria pari a non più del 8%, a titolo di ristoro delle spese generali sostenute per la gestione del servizio (costi organizzativi e di coordinamento, oneri amministrativi e gestionali) e una maggiorazione pari al 5% a titolo di ragionevole utile.

Nell'eventualità di sottoscrizione da parte di Trenitalia di un accordo quadro per l'erogazione dei suddetti servizi per tutto l'arco contrattuale, il costo determinato così come precedentemente descritto potrà essere aggiornato annualmente, all'indice medio annuo ISTAT FOI senza tabacchi se lo stesso incremento FOI è stato disciplinato nelle procedure ad evidenza pubblica e riconosciuto alle aziende che svolgeranno i servizi.

- 6. Nell'eventualità che le procedure di gara di cui sopra risultino deserte o non aggiudicate, Trenitalia ne dà tempestiva comunicazione alla Regione. Nelle more dell'espletamento delle nuove procedure di affidamento, da indire con base d'asta aggiornata e condivisa tra le Parti, sulla base degli elementi informativi desunti dalle gare espletate, Trenitalia è autorizzata a procedere all'estensione dei contratti di cui ai commi 1 e 3, al fine di garantire la continuità del servizio senza interruzioni.

Articolo 17 – (Interruzione e soppressione dei servizi in caso di sciopero - servizi garantiti)

- 1. Trenitalia garantisce, in caso di sciopero, l'erogazione dei servizi minimi riportati nell'Allegato 1 "Programma di Esercizio" e sull'orario ufficiale, come disposto dalla Legge 12 giugno 1990 n.146 e s.m.i.
- 2. Nei casi delle variazioni previste dal presente articolo la Regione, in conseguenza di quanto stabilito dall'articolo 11, riconoscerà a Trenitalia, per i treni*km non effettuati, i soli costi di processo fissi, nonché il costo dei bus sostitutivi effettuati, come stabilito al comma 2 dell'articolo 16.

Articolo 18 - (Valorizzazione commerciale)

- 1. Per valorizzazione commerciale si intende qualsiasi iniziativa rivolta ai beni funzionali atta a generare ritorni positivi per le Parti.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



2. Trenitalia ha facoltà di procedere alla valorizzazione commerciale del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del servizio purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.
3. Trenitalia determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 1, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni del presente Atto.
4. Tale valorizzazione sarà riscontrata nel CER nell'ambito dei ricavi, in ragione della loro natura.
5. La Regione, se d'obbligo in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie, ha facoltà di richiedere spazi nella disponibilità esclusiva di Trenitalia per la divulgazione di informazioni di proprio interesse coerenti con le finalità del presente Atto, quali la promozione del territorio, previa valutazione dei relativi costi/mancati ricavi che saranno riconosciuti a Trenitalia con separata regolazione. La Regione fornirà a Trenitalia, al momento della richiesta, il contenuto dell'informazione al fine di consentirle di valutare che la stessa non sia lesiva o in contrasto con interessi/policy/attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Resta in capo alla Regione ogni responsabilità sul contenuto delle informazioni, manlevando Trenitalia da ogni responsabilità a riguardo.

Articolo 19 - (Qualità del servizio)

1. Trenitalia si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela, compresi i passeggeri con bicicletta al seguito, con particolare riferimento alle necessità connesse al trasporto delle persone con disabilità e delle persone a ridotta mobilità (anche abbreviato in "PRM").
2. Trenitalia eroga i servizi oggetto del presente Atto di proroga nel rispetto degli standard prestazionali e di qualità di cui all'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi". Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta, Trenitalia predispone, entro un anno dalla stipula del presente Atto, un apposito "*Piano Operativo per l'Accessibilità*" coinvolgendo almeno la Regione, il Gestore dell'infrastruttura, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta. Il Piano definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario dell'Atto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi" potranno essere ridefinite.
3. Trenitalia assicura che siano soddisfatte le condizioni minime di informazione degli utenti e dei cittadini nelle fasi precedenti e durante il viaggio. Tali informazioni sono erogate in lingua italiana e in lingua inglese. Entro un anno dalla stipula del presente Atto, Trenitalia predispone, condividendolo con la Regione, un "*Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese*", fino



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del presente Atto.

4. Trenitalia effettua, con almeno un'indagine all'anno in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dalla clientela, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione della clientela e all'individuazione dei necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine, Trenitalia si avvale di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità e la rilevazione della *customer satisfaction* è conforme ai requisiti della misura 5 della Delibera ART 16/2018.
5. Il rispetto degli standard prestazionali e di qualità sarà verificato attraverso il monitoraggio di cui all'articolo 23 e all'Allegato 15 "Monitoraggio".
6. La Regione e Trenitalia si danno reciprocamente atto che gli standard prestazionali e di qualità e le caratteristiche del servizio qui contrattualizzati sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Regolamento UE 782/2021 e dalla Delibera ART 106/2018.

Articolo 20 – (Penali e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime)

1. Per il mancato rispetto degli standard minimi prestazionali e di qualità di cui all'articolo 19 la Regione applicherà a Trenitalia le penali riportate, per ciascuna fattispecie, nell'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi", in cui è anche previsto un sistema di riduzione e di mitigazione delle medesime e premialità.
2. Il sistema delle penalità ha anche lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro di eventuali disagi e danni e, in particolare, i relativi importi economici, potranno essere utilizzati dalla Regione prioritariamente a beneficio della clientela. Le premialità maturate annualmente potranno essere compensate finanziariamente fino a concorrenza dell'importo eventualmente accantonato nel medesimo anno a credito della Regione nell'ambito del confronto PEF/CER.
3. Ai sensi dell'articolo 4, comma 6, del D.Lgs. n.70/2014 è consentita l'applicazione di penali a Trenitalia solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto. Le somme che Trenitalia dimostrerà di aver sostenuto per l'applicazione del predetto Regolamento UE 782/2021 e della Delibera ART 106/2018 andranno a ridurre, con riferimento al mese in cui è avvenuta la condotta sanzionata, gli importi delle eventuali corrispondenti penali, previa verifica da parte della Regione dell'avvenuto pagamento, con esclusione delle indennità erogate da Trenitalia nei casi di forza maggiore o altri casi non contemplati nel sistema sanzionatorio di cui all'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi".
4. Le Parti concordano che l'ammontare complessivo delle penali per il mancato rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'articolo 19 e all'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi", non potrà superare annualmente il 2,9% dell'importo indicato nel



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



PEF dei ricavi totali (somma corrispettivo annuale e altri ricavi). Qualora le mitigazioni delle penali degli indicatori di Regolarità e Puntualità superassero nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali degli altri indicatori. In nessun caso, comunque, gli importi delle mitigazioni potranno determinare per Trenitalia un incremento di corrispettivo.

5. Le Parti concordano che l'ammontare delle penali per la ritardata consegna del materiale rotabile, di cui all'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi", non potrà superare il 5% del valore complessivo della fornitura.

Articolo 21 - (Indennità e assistenza in caso di ritardo o soppressione)

1. L'indennità da ritardo prevista dall'articolo 17 del Regolamento UE n. 782/2021 sarà erogata da Trenitalia per i titoli di viaggio di corsa semplice in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio in ritardo, mentre per gli abbonamenti si fa riferimento a quanto previsto dalla Delibera ART n. 106/2018.
2. Trenitalia si impegna all'assistenza ai viaggiatori nei casi previsti dal sopra citato regolamento UE n.782/2021, nei limiti di quanto oggettivamente possibile.

Articolo 22 - (Carta della qualità dei servizi)

1. Trenitalia elabora la Carta della qualità dei servizi in conformità allo schema di cui all'Allegato 11 "Schema Carta dei Servizi" alla normativa vigente, con indicazione degli standard e obiettivi allineati a quelli del presente Atto di proroga, nonché degli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità (CMQ) di cui alla Delibera ART 16/2018, alla Delibera ART 106/2018 e dei diritti minimi degli utenti, con possibilità di rimando alle "Condizioni generali di trasporto" di Trenitalia.
2. Trenitalia si impegna a trasmettere annualmente la Carta della qualità dei servizi alla Regione, entro il 30 novembre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro 30 gg dalla predetta comunicazione, la Carta si dovrà considerare approvata e Trenitalia procederà a pubblicarla sul proprio sito internet entro il 31 marzo di ogni anno, provvedendo al successivo invio all'ART.
3. La Regione, in fase di disamina della Carta della qualità dei servizi, provvederà a coinvolgere tutti gli stakeholder interessati, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità, rappresentative dei loro interessi, nel rispetto dell'articolo 2 comma 461 della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Trenitalia, in ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 2, comma 461, lettera f) della legge n.244/2007, si impegna a finanziare fino alla misura massima annuale di 3.000,00 euro le attività di cui alle lettere b), c), d) della suddetta legge, a ristoro di spese per attività approvate dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.
4. Trenitalia si dichiara sin d'ora disponibile a partecipare agli incontri di consultazione delle Associazioni dei Consumatori che la Regione potrà convocare ed a predisporre l'opportuna documentazione tecnica.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



5. La Carta della qualità dei servizi, seppur non allegata al presente Atto, ne costituisce parte integrante e sostanziale.

Articolo 23 - (Monitoraggio)

1. L'adempimento delle prestazioni previste dal presente Atto di proroga sarà monitorato dalla Regione avvalendosi, in modo coordinato, delle seguenti modalità e strumenti, anche sperimentali:
 - a. Trenitalia fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità definite nell'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi" e di efficacia ed efficienza definite nell'Allegato 3 "Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano Economico Finanziario", secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate nonché trasmette annualmente la Relazione Illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018, nella quale sono esaminate le performance e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, laddove possibile, quelle preventive.
 - b. Rilevazioni e ispezioni: la Regione si riserva di verificare il rispetto degli standard di qualità del servizio, ivi inclusa la puntualità, e il livello di soddisfazione dell'utenza (qualità percepita) tramite proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete. Le verifiche verranno formalizzate a Trenitalia entro quindici giorni lavorativi dalla rilevazione. Relativamente alla verifica della qualità erogata gli Ispettori regionali, ai fini di un pronto ripristino delle funzionalità, comunicano, laddove possibile, al personale di Trenitalia le evidenze negative dell'ispezione. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni regionali è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione o a rilevatori individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione (CLC) e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da Trenitalia in un numero massimo annuale pari a 10.
 - c. Segnalazioni trasmesse alla Regione da utenti o dalle Associazioni dei Consumatori su eventi specifici e circostanziati: a seguito del ricevimento di ciascuna segnalazione la Regione chiede a Trenitalia il riscontro di quanto segnalato, anche mediante accesso agli atti in contraddittorio.
2. Trenitalia si impegna a collaborare con la Regione agevolando lo svolgimento del monitoraggio e ad attivare, nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione, un confronto per l'individuazione delle misure correttive delle principali criticità rilevate. Il Comitato Tecnico di Gestione valuta il rispetto delle condizioni minime di qualità e indica le eventuali azioni di miglioramento. Le condizioni minime di qualità sono sottoposte a una valutazione in sede di eventuale revisione del PEF. Tale valutazione riguarda anche l'adequazione alle esigenze dell'utenza dei parametri e degli indicatori di cui all'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi". Allo scopo la Regione istituisce un tavolo di confronto da essa presieduto tra la Regione e le Associazioni dei Consumatori con il



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



compito di valutare l'andamento del servizio, la qualità percepita, la rispondenza alle esigenze dei viaggiatori. In tale ambito, la Regione potrà richiedere la partecipazione di Trenitalia in qualità di "soggetto tecnico" per fornire specifici approfondimenti; Trenitalia ha l'obbligo di partecipare.

3. Trenitalia è tenuta a trasmettere alla Regione la documentazione di monitoraggio secondo le modalità e le tempistiche previste dall'Allegato 15 "Monitoraggio".
4. Trenitalia è tenuta a fornire i dati numerici relativi alle frequentazioni di tutti i treni, sulla base delle risultanze delle rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi, nonché l'indice di affollamento per fascia oraria, misurato come passeggeri in piedi/metri quadrati, considerando la sola superficie utile del vagone per il viaggio in piedi (esclusa quindi la superficie occupata da posti a sedere e gli spazi destinati al deflusso dei passeggeri). Trenitalia effettua dette rilevazioni in modalità manuale, con valutazione dei saliti e discesi a cura del capotreno, su una settimana di riferimento, con frequenza trimestrale (due rilevazioni per ciascuno dei periodi c.d. estivo e invernale per un totale di quattro). I dati devono essere forniti, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.
5. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, Trenitalia cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura affinché la Regione sia abilitata con una postazione (PIC WEB) per l'accesso alla consultazione via Internet dei sistemi informativi di circolazione di RFI con il profilo di "Committente/cliente di Impresa Ferroviaria". Il costo di tale accesso è già compreso nel corrispettivo di cui all'articolo 8.
6. Ai fini della contestazione di ogni violazione che può dar luogo a penale, la Regione provvederà a inoltrare a mezzo PEC l'avviso di violazione entro 15 giorni lavorativi dalla data di accertamento della medesima. Trenitalia, entro 15 giorni lavorativi dalla data di ricevimento del suddetto avviso, potrà produrre alla Regione le proprie controdeduzioni inviandole mediante PEC. La Regione, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 15 giorni dal ricevimento delle medesime provvede ad inoltrare mediante PEC la notifica della penalità applicata corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da Trenitalia.

Articolo 24 - (Comitato Tecnico di Gestione)

1. Al fine di facilitare la gestione contrattuale, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto", di seguito denominato per brevità "Comitato", disciplinato secondo il Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione, di cui all'Allegato 10 "Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione", composto da:
 - due rappresentanti della Regione;
 - due rappresentanti di Trenitalia.
2. Le Parti comunicano reciprocamente, prima della seduta del primo Comitato Tecnico di Gestione, i



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



nominativi dei rappresentanti del Comitato, designando anche ciascuna due membri supplenti che saranno convocati nel caso di impedimento o di assenza di uno dei titolari.

Articolo 25 - (Partite Pregresse)

1. L'importo necessario a garantire l'equilibrio economico-finanziario per il periodo contrattuale 1° gennaio 2017 – 31 dicembre 2025 è oggetto di separata regolazione.

Articolo 26 - (Controversie tra le Parti)

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione e/o risoluzione del presente Atto di proroga devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti nell'ambito del Comitato di cui all'articolo 24. Il Comitato si riunirà entro 10 giorni dall'istanza della Parte interessata, ed avrà il compito di condurre le Parti, entro i successivi 30 giorni, ad individuare una soluzione che sarà poi formalizzata nei modi d'uso.
2. Non è ammessa la competenza arbitrale. Pertanto, qualora a seguito dei predetti tentativi di conciliazione non venga raggiunto un accordo in merito alla controversia entro e non oltre sessanta giorni dall'attivazione del Comitato, essa sarà deferita, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Cagliari.
3. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

Art. 27 - (Trasparenza e Riservatezza)

1. Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, le Parti pubblicano sui rispettivi siti le informazioni e i documenti di cui alla Delibera ART 16/2018 secondo le tempistiche ivi previste.
2. Contestualmente alla loro pubblicazione, i documenti, i dati e le informazioni di cui al comma 1 sono trasmessi da ciascuna Parte all'ART in formato aperto/editabile.
3. La Regione si impegna ad osservare ed a far osservare al proprio personale e a propri consulenti/collaboratori a qualsiasi titolo l'obbligo di riservatezza in ordine a tutte le informazioni, di qualsivoglia natura, fornite in relazione all'esecuzione del presente Atto. La Regione si impegna pertanto ad adottare tutte le misure necessarie per non pregiudicare la riservatezza delle predette informazioni e ad utilizzare ciascuna informazione esclusivamente per la gestione del presente Atto.
4. Gli obblighi di riservatezza di cui sopra restano vincolanti, senza limiti di tempo, anche in caso di risoluzione e/o di cessazione degli effetti del presente Atto.

Articolo 28 - (Recesso)

1. La Regione si riserva il diritto di recedere dal presente Atto di proroga qualora siano venute meno le esigenze di interesse pubblico per le quali il Contratto di servizio 2017-2025 e il presente Atto di proroga



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



sono stati stipulati ovvero siano sorte nuove e prevalenti esigenze di interesse pubblico.

2. In caso di recesso sarà riconosciuto a Trenitalia il pagamento del corrispettivo per la prestazione eseguita, purché correttamente eseguita, nonché quanto necessario eventualmente a coprire i costi per l'ammortamento ed il rendimento del capitale investito secondo gli importi a PEF, ivi incluso il ragionevole utile effettivamente dovuto, rinunciando la società stessa, espressamente fin d'ora, a qualsiasi ulteriore pretesa anche di natura risarcitoria e ad ogni ulteriore compenso o indennizzo, anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 1671 del codice civile.
3. L'esercizio del diritto di recesso sarà comunicato dalla Regione a Trenitalia, a mezzo di raccomandata A/R o con PEC, con un anticipo di almeno 12 mesi.
4. Fermo restando il rispetto della normativa vigente, Trenitalia è tenuta al proseguimento del servizio sino al subentro di un nuovo affidatario.
5. È fatto divieto a Trenitalia di recedere dal presente Atto di proroga.

Articolo 29 - (Risoluzione dell'Atto di proroga)

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle Parti agli impegni assunti nell'Atto di proroga che si rivelino tali da pregiudicarne in modo rilevante la prosecuzione, l'altra Parte potrà comunicare la propria intenzione di risolvere l'Atto per inadempimento, assegnando alla Parte inadempiente un termine per porvi rimedio compreso tra i tre e sei mesi. Decorso inutilmente tale termine, l'Atto sarà dichiarato risolto.
2. In ogni caso di cessazione anticipata degli effetti del presente Atto, ciascuna Parte si impegna a corrispondere all'altra gli importi economici eventualmente dovuti in base alle verifiche finalizzate a garantire l'equilibrio economico-finanziario contrattuale.
3. Il versamento della Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche definite concordemente e comunque non oltre il termine di 12 mesi dalla data di cessazione dell'Atto.

Art. 30 Divieto di cessione

1. È vietata, a pena di nullità, la cessione del presente Atto di proroga.
Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico- organizzativo ed economico-finanziario, è ammessa la cessione del presente Atto di proroga nei soli seguenti casi:
 - a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;
 - b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Ente Affidante.

Articolo 31 - (Obblighi di Trenitalia alla scadenza dell'Atto di proroga)



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



1. In vista della scadenza del presente Atto di proroga e al fine di consentire alla Regione l'organizzazione della procedura di affidamento con gara oppure la negoziazione di un nuovo affidamento diretto, Trenitalia si impegna a trasmettere, con due anni di anticipo sulla scadenza del presente Atto di proroga, su richiesta della Regione:
 - a. l'elenco dei beni mobili, immobili, del materiale rotabile e degli altri beni strumentali utilizzati per l'effettuazione del servizio, con l'indicazione del titolo giuridico per il loro uso, delle caratteristiche tecniche e funzionali, del costo e degli eventuali investimenti effettuati con risorse aziendali;
 - b. l'elenco, in forma anonima, del personale utilizzato riportando, per ogni lavoratore, i dati su inquadramento, abilitazioni, anzianità, trattamento economico e costo complessivo annuo per l'azienda;
 - c. ulteriori altre informazioni riguardanti i servizi oggetto del presente Atto necessarie per l'organizzazione e lo svolgimento della procedura di affidamento del servizio previste dagli atti di regolazione emanati dalle autorità competenti, con particolare riferimento alle Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
2. Trenitalia autorizza fin d'ora la pubblicazione delle informazioni di cui al comma 1, in forma aggregata o disaggregata, negli atti di gara, incluso l'avviso di preinformazione, nei tempi ritenuti opportuni dalla Regione.
3. Le informazioni di cui al comma 1 verranno fornite nella misura in cui siano contemplate dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti.
4. Trenitalia si impegna a non stipulare con soggetti terzi contratti per prestazioni afferenti ai servizi oggetto del presente Atto di proroga con scadenza oltre il termine dell'affidamento e della sua eventuale proroga ai sensi del precedente articolo 4 oppure a prevedere in detti contratti un'idonea clausola risolutiva.

Articolo 32 - (Conflitto di interessi)

1. Ai fini dell'esecuzione dell'Atto, le Parti dichiarano l'inesistenza di situazioni soggettive od oggettive che possano comportare un conflitto di interessi che osti in qualsivoglia misura allo svolgimento del presente Atto. Parimenti, ciascuna Parte si impegna, ove nelle more dell'esecuzione dell'Atto dovessero insorgere impreviste situazioni di conflitto di interessi, a darne immediata notizia all'altra Parte, che procederà alle valutazioni del caso.
2. Nel caso in cui risultasse non conforme al vero anche una sola delle dichiarazioni rese ai sensi del presente articolo, ovvero una delle Parti non rispettasse gli impegni e gli obblighi assunti nel presente articolo per tutta la durata dell'Atto, lo stesso si intenderà automaticamente risolto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., per fatto e colpa di una delle Parti, che sarà conseguentemente tenuta al risarcimento dei danni derivanti dalla risoluzione.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Articolo 33 - (Cessione dei crediti e debiti)

1. I crediti e i debiti derivanti dal presente Atto non possono formare oggetto di cessione o di delegazione o di mandato all'incasso se non previa autorizzazione scritta dei contraenti entro 20 giorni dal ricevimento della richiesta.

Articolo 34 - (Dichiarazioni ed obblighi)

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

Articolo 35 - (Clausola di Integrità)

1. Le Parti gestiscono i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nei propri Codici Etici e nelle Politiche e/o nei Piani finalizzati alla prevenzione della Corruzione nonché negli eventuali Modelli di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 ("Modello/i 231") adottati e disponibili nei propri siti istituzionali.
2. Le Parti sono tenute altresì al rispetto del Patto di integrità sottoscritto unitariamente al presente Atto, allegato e depositato agli atti dell'amministrazione.
3. Ciascuna Parte dichiara di conoscere ed aver ben compreso i contenuti e le finalità dei predetti documenti delle altre Parti.
4. Le violazioni di uno qualsiasi dei principi contenuti nei suindicati documenti e delle dichiarazioni precedenti configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Atto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile.
5. Le segnalazioni di informazioni sulle violazioni, aventi ad oggetto fatti riferibili alle Parti, ai loro dipendenti o a Terzi possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate, disponibili sui siti istituzionali delle



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Parti.

Articolo 36 - (Applicazione della normativa in tema di tracciabilità dei flussi finanziari)

1. Trenitalia si assume l'obbligo della tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla L. 13 agosto 2010, n. 136, pena la nullità assoluta del presente Atto.
2. Gli estremi identificativi del conto corrente dedicato, anche in via non esclusiva alle commesse pubbliche di cui all'art. 3 della L. 136/2010 sono comunicati da Trenitalia alla Regione entro 15 giorni dalla sottoscrizione del presente Atto.
3. Per tutto quanto non espressamente previsto, restano ferme le disposizioni di cui all'art. 3 della L. 136/2010.

Articolo 37 - (Oneri contrattuali e clausole fiscali)

1. La presente scrittura privata, non autenticata è sottoscritta digitalmente, è esente da registrazione sino al caso d'uso, ai sensi dell'art. 5 comma 2 del D.P.R. 131/1986.
2. L'imposta di bollo è assolta da Trenitalia.

Articolo 38 - (Misure restrittive internazionali e trade compliance)

1. Le Parti dichiarano e si obbligano a operare nel rispetto (i) delle misure restrittive vigenti, adottate, promulgate, emanate, applicate, imposte o fatte valere dall'Unione Europea, dalla Repubblica Italiana, dall'Office of Foreign Assets Control del Dipartimento del Tesoro degli Stati Uniti d'America, dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, dal dipartimento del Tesoro del Regno Unito; (ii) di ogni altra misura restrittiva di natura commerciale promulgata, emanata, applicata, imposta o fatta valere dall'Unione Europea, dalla Repubblica Italiana (es. da UAMA-Unità per le autorizzazioni dei materiali di armamento), dal Bureau of Industry and Security degli USA che vieti, limiti o sottoponga a uno specifico iter autorizzativo determinati flussi commerciali in base alle caratteristiche dei beni/tecnologie e/o dei Paesi di destinazione e/o degli usi/utilizzatori finali (ad es. misure di export control); nonché (iii) delle relative disposizioni nazionali di attuazione applicabili.
2. Le Parti dichiarano e garantiscono reciprocamente che né le Parti né il/i legale/i rappresentante/i o gli amministratori sono individui o enti che sono, o posseduti o controllati da, o agiscono per conto di, individui o enti che sono destinatari di misure di congelamento dei fondi e risorse economiche o di qualsiasi misura restrittiva di cui al paragrafo che precede.
3. Le Parti dichiarano di non essere un operatore economico di un Paese, governo o territorio destinatario di misure di cui ai paragrafi precedenti che limitano in misura ampia l'operatività con tale Paese, governo o territorio (a titolo esemplificativo e non esaustivo Iran, Siria, Sudan, Sud Sudan, Cuba, Corea del Nord, Crimea, Venezuela, Zone dell'Ucraina non controllate dal governo nelle oblast di Donetsk, Kherson,



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Luhansk e Zaporizhzhia, Russia, Bielorussia.).

4. La Regione dichiara di, e si obbliga a, non porre in essere alcuna attività e a non trovarsi in alcuna situazione che possa comportare, per Trenitalia la violazione delle normative di cui ai paragrafi precedenti o l'imposizione di qualsivoglia misura restrittiva in base alle stesse.
5. In riferimento a quanto sopra, ciascuna Parte si impegna a comunicare all'altra Parte qualsiasi variazione successiva in merito alle dichiarazioni rese.
6. Le Parti dichiarano e riconoscono che il presente articolo si applica nella misura in cui non comporti la violazione del Regolamento (CE) 2271/96 o analoga normativa c.d. "anti-boycott" applicabile. Nel caso di violazione da parte di una delle Parti delle dichiarazioni e degli impegni di cui ai precedenti punti del presente articolo, la Parte non inadempiente si riserva la facoltà di risolvere il presente Atto ai sensi dell'art. 1456 cod. civ.

Articolo 39 - (Trattamento dei dati personali)

1. Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell'ambito e per le finalità connesse all'affidamento e all'esecuzione dell'Atto, nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D. Lgs. n. 196/2003 e s.m.i.), in particolare con riferimento ai principi di liceità, necessità, minimizzazione e limitazione, nonché a garantirne l'integrità e la riservatezza.
2. Ciascuna Parte risponde delle contestazioni, azioni o pretese avanzate da parte degli interessati e/o di qualsiasi altro soggetto e/o Autorità in merito alla inosservanza alla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. 196/2003 e s.m.i.), ad essa ascrivibili.
3. Nell'ambito delle attività connesse all'affidamento e all'esecuzione del presente Atto, le Parti prendono atto e concordano che tratteranno i dati personali relativi a qualsiasi persona fisica che agisca per loro conto (dipendenti e/o Terze Parti delle Società), in conformità con la relativa informativa sul trattamento dei dati personali resa e disponibile attraverso i rispettivi canali aziendali. Il predetto obbligo di informativa verso le Terze Parti viene assolto da Trenitalia S.p.A. mediante pubblicazione nella sezione "Protezione Dati Personali" del sito istituzionale www.trenitalia.com e dalla Regione mediante pubblicazione sul sito istituzionale www.regione.sardegna.it.
4. Dichiarano, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o Terze Parti ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 40 - (Titolarità Autonoma per il trattamento dati necessario per l'emissione delle credenziali di libera circolazione (CLC) previste dall'articolo 23 comma 1 lett. b), per le abilitazioni previste dall'articolo 23 comma 5 e per la costituzione del "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto" di cui all'articolo 24)

L'esecuzione del presente Atto comporta il trattamento di dati personali in maniera autonoma da parte di



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Trenitalia S.p.A. e Regione che si configurano pertanto come Titolari autonomi dei trattamenti effettuati, ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento UE 2016/679 sia nei confronti dell'altro Titolare che nei confronti dei soggetti cui i dati personali trattati sono riferiti.

Le Parti si danno reciprocamente atto di conoscere ed applicare, nell'ambito delle proprie organizzazioni, la normativa vigente in materia di protezione dei dati personali ai fini della corretta gestione del trattamento.

In particolare, le Parti si impegnano:

1. ad una verifica puntuale di conformità del trattamento effettuato per l'esecuzione dell'atto alla disciplina vigente in materia di protezione dei dati personali;
2. alla cooperazione reciproca nel caso in cui una di esse risulti destinataria di istanze per l'esercizio dei diritti degli interessati previsti dall'articolo 12 e ss. del Regolamento UE 2016/679 ovvero di richieste delle Autorità di Controllo che riguardino ambiti di trattamento di competenza dell'altra parte;
3. ad applicare misure di sicurezza idonee e adeguate a proteggere i dati personali da esse trattati per le finalità connesse all'esecuzione del presente Atto, contro i rischi di distruzione, perdita, anche accidentale, di accesso o modifica non autorizzata dei dati o di trattamento non consentito o non conforme alle finalità della raccolta;
4. ad informarsi reciprocamente e tempestivamente rispetto ad ogni potenziale violazione di dati personali (personal data breach) che possa in qualsiasi modo interessare l'altra Parte, procedendo senza ritardo alla notifica della violazione di dati personali all'Autorità di Controllo, nei casi in cui tale notifica sia dovuta dal Titolare del trattamento, ai sensi dell'articolo 33 del Regolamento UE 2016/679.

Art. 41 - (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

1. Le Parti sono tenute al rispetto delle normative di settore a esse applicabili in materia di sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici, e in particolare, per quanto di rispettiva competenza, del D.Lgs. 4 settembre 2024, n. 138, di recepimento della Direttiva (UE) 2022/2555 (NIS 2), con particolare riferimento agli obblighi di implementazione delle misure di sicurezza di cui all'art. 24 e di notifica degli incidenti di cui all'art. 25. Ciascuna Parte dà atto di aver proceduto, per i sistemi di propria competenza funzionali all'esecuzione del presente Atto, all'implementazione delle misure ivi previste.
2. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, ciascuna Parte si obbliga, limitatamente ai sistemi informativi impiegati per l'esecuzione delle attività oggetto del presente Atto:
 - a segnalare senza ingiustificato ritardo, e comunque nel rispetto dei termini di cui all'art. 25 del D. Lgs. 138/2024, all'altra Parte ogni incidente di sicurezza informatica che interessi, direttamente o indirettamente, i sistemi di cui al presente comma, attraverso i propri canali istituzionali;
 - a consentire, su richiesta scritta con almeno 10 giorni lavorativi di preavviso, la verifica delle misure minime di sicurezza adottate sui sistemi di cui al presente comma, nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali, mediante questionari di autovalutazione, evidenze



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



documentali, verifiche a distanza o, ove necessario, accesso diretto ai soli sistemi pertinenti; le modalità di verifica sono concordate caso per caso, garantendo comunque continuità e sicurezza operativa dei servizi di entrambe le Parti.

Articolo 42 - (Disposizioni finali)

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

Letto, accettato e sottoscritto.

REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

SOCIETÀ TRENITALIA S.p.A.

.....

.....

ALLEGATO 1a - PROGRAMMA DI ESERCIZIO TRENI SARDEGNA ANNO 2026

Cat. del treno	codice di Tratta Com.	Partenza	ora part.	Arrivo	ora arr.	km relazione	Formule intermedie	Giorni esercizio annui	Periodicità	Note periodicità	Km "tratta"	Tempi di percorrenza	Ore annue servizio commercializzato	Tipo di materiale utilizzato feriali	Tipo di materiale utilizzato festivi	Composizione Programmata feriali	Composizione Programmata festivi	Posti offerti Composizione Programmata feriali	Posti offerti Composizione Programmata festivi	Composizione minima ferroviaria fer-grafico-Set										Servizio sostitutivo					
																				Freq max feriale intervale	Composizione minima ferroviaria feriale intervale	Freq max post-feriale intervale	Composizione minima ferroviaria post-feriale intervale	Freq max festivo intervale	Composizione minima ferroviaria festivo intervale	Freq max festivo festivo	Composizione minima ferroviaria festivo festivo								
REG	4750	CAGLIARI	06:22	OLBIA	10:02	276,504	Elmas Aeroporto 6:27/28 - DECIMOMANNU 6:35/36 - San Gavino 6:59/7:00 - Uras Mogoro 7:09/10 - Marrubiu Terr.Ar 7:15/16 - Oristano 7:29/30 - Abbasanta 7:57/8:02 - MACOMER 8:23/24 - OZIERI CHILUVANI 9:03/06 - Oschiri 9:22/23 - Olbia Terranova 9:57/58	302	Circola feriali	da CAGLIARI a OLBIA TERRANOVA soppresso FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26	83504,208	03:40:00	1107:20:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	154	fino a 159 posti	101	fino a 159 posti	\	\	72	fino a 159 posti	47	fino a 159 posti	\	\			Treno + bus	
REG	4751	OLBIA	07:57	CAGLIARI	12:05	276,504	Olbia Terranova 7:59/8:00 - Monti Telti 8:23/28 - Berchidda 8:41/42 - Oschiri 8:49/50 - OZIERI CHILUVANI 9:09/11 - Bonorva 9:34/35 - MACOMER 9:55/56 - Abbasanta 10:14/15 - Oristano 10:45/46 - Marrubiu Terr.Ar 10:56/57 - Uras Mogoro 11:03/04 - San Gavino 11:15/16 - Samassi Serrenti 11:24/25 - Serramanna Nuram 11:30/31 - Villasor 11:35/36 - DECIMOMANNU 11:49/50 - Elmas Aeroporto 11:57/58	62	Circola festivi	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a CAGLIARI circola FES	17143,248	04:08:00	256:16:00	\	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	0	145	\	\	\	\	108	fino a 159 posti	\	\	\	\	68	fino a 159 posti	\	\	Bus + treno
REG	4752	CAGLIARI	08:30	OLBIA	12:06	276,504	Elmas Aeroporto 8:35/37 - San Gavino 9:04/05 - Oristano 9:29/31 - Abbasanta 9:59/10:04 - MACOMER 10:23/24 - OZIERI CHILUVANI 11:04/09 - Oschiri 11:26/27 - Olbia Terranova 12:01/02	302	Circola feriali	da CAGLIARI a OLBIA TERRANOVA soppresso FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26	83504,208	03:36:00	1087:12:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	82	fino a 159 posti	83	fino a 159 posti	\	\	168	tra 160 e 278 posti	90	fino a 159 posti	\	\			Treno + bus	
REG	4753	OLBIA	08:03	CAGLIARI	11:31	276,504	Olbia Terranova 8:05/06 - Oschiri 8:41/42 - OZIERI CHILUVANI 9:02/05 - MACOMER 9:44/45 - Abbasanta 10:02/03 - Oristano 10:30/31 - San Gavino 10:54/55 - Elmas Aeroporto 11:22/24	302	Circola feriali	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a CAGLIARI soppresso FES	83504,208	03:28:00	1046:56:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	143	fino a 159 posti	96	fino a 159 posti	\	\	88	fino a 159 posti	72	fino a 159 posti	\	\			Bus + treno	
REG	4754	CAGLIARI	12:20	OLBIA	16:23	276,504	Elmas Aeroporto 12:26/27 - DECIMOMANNU 12:35/36 - San Gavino 13:00/01 - Uras Mogoro 13:13/14 - Marrubiu Terr.Ar 13:20/21 - Oristano 13:31/32 - Solarussa 13:40/41 - Paullatinu 13:56/57 - Abbasanta 14:06/07 - Borore 14:16/17 - MACOMER 14:30/31 - Bonorva 14:46/47 - Giave 14:55/56 - OZIERI CHILUVANI 15:16/21 - Oschiri 15:36/37 - Berchidda 15:46/47 - Monti Telti 15:59/16:00 - Olbia Terranova 16:18/19	62	Circola festivi	da CAGLIARI a OLBIA TERRANOVA circola FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26	17143,248	04:03:00	251:06:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	\	0	300	\	\	\	\	73	fino a 159 posti	\	\	\	\	99	fino a 159 posti	\	\	Treno + bus
REG	4755	OLBIA	16:08	CAGLIARI	19:49	276,504	Olbia Terranova 16:10/11 - Oschiri 16:46/47 - OZIERI CHILUVANI 17:07/13 - MACOMER 17:51/52 - Borore 18:04/09 [M] - Abbasanta 18:18/19 - Oristano 18:46/48 - San Gavino 19:13/14 - Elmas Aeroporto 19:40/42	302	Circola feriali	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a CAGLIARI soppresso FES	83504,208	03:41:00	1112:22:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	79	fino a 159 posti	52	fino a 159 posti	\	\	74	fino a 159 posti	58	fino a 159 posti	\	\			Bus + treno	
REG	4756	CAGLIARI	12:19	OLBIA	16:34	276,504	Elmas Aeroporto 12:25/26 - DECIMOMANNU 12:33/34 - San Gavino 12:59/13:00 - Uras Mogoro 13:10/11 - Marrubiu Terr.Ar 13:17/18 - Oristano 13:29/30 - Solarussa 13:38/39 - Paullatinu 13:56/57 - Abbasanta 14:06/07 - Borore 14:16/17 - MACOMER 14:30/31 - Bonorva 14:47/48 - Giave 14:55/56 - OZIERI CHILUVANI 15:16/24 - Oschiri 15:39/40 - Berchidda 15:48/49 - Monti Telti 16:02/03 - Enas 16:15/20 [M] - Olbia Terranova 16:28/29	302	Circola feriali	da CAGLIARI a OLBIA TERRANOVA soppresso FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26	83504,208	04:15:00	1283:30:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	89	fino a 159 posti	81	fino a 159 posti	\	\	100	fino a 159 posti	108	fino a 159 posti	\	\			Treno + bus	
REG	4757	OLBIA	17:57	CAGLIARI	21:35	276,504	Olbia Terranova 17:59/18:00 - Oschiri 18:35/36 - OZIERI CHILUVANI 18:56/19:00 - MACOMER 19:39/40 - Abbasanta 19:59/20:04 - Oristano 20:31/32 - San Gavino 20:57/58 - Elmas Aeroporto 21:26/28	302	Circola feriali	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a CAGLIARI soppresso FES	83504,208	03:38:00	1097:16:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	20	fino a 159 posti	27	fino a 159 posti	\	\	26	fino a 159 posti	21	fino a 159 posti	\	\			Treno + bus	
REG	4758	CAGLIARI	16:26	OLBIA	19:59	276,504	Elmas Aeroporto 16:31/32 - San Gavino 16:57/58 - Pabillonis 17:04/09 [M] - Oristano 17:30/31 - Abbasanta 17:57/58 - MACOMER 18:18/19 - OZIERI CHILUVANI 18:58/19:01 - Oschiri 19:17/18 - Olbia Terranova 19:53/54	302	Circola feriali	da CAGLIARI a OLBIA TERRANOVA soppresso FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26	83504,208	03:33:00	1072:06:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	144	fino a 159 posti	99	fino a 159 posti	\	\	97	fino a 159 posti	92	fino a 159 posti	\	\			Treno + bus	
REG	4760	CAGLIARI	18:15	OLBIA	22:24	276,504	Elmas Aeroporto 18:20/21 - DECIMOMANNU 18:28/29 - San Gavino 18:54/55 - Uras Mogoro 19:07/08 - Marrubiu Terr.Ar 19:14/15 - Oristano 19:27/28 - Solarussa 19:36/37 - Paullatinu 19:54/55 - Abbasanta 20:03/04 - Borore 20:13/14 - MACOMER 20:27/28 - Bonorva 20:46/47 - Giave 20:54/55 - OZIERI CHILUVANI 21:17/25 - Oschiri 21:40/41 - Berchidda 21:49/50 - Monti Telti 22:02/03 - Olbia Terranova 22:19/20	62	Circola festivi	da CAGLIARI a OLBIA TERRANOVA circola FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26	17143,248	04:09:00	257:18:00	\	\	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	143	fino a 159 posti	\	\	\	\	60	fino a 159 posti	\	\	Treno + bus	
REG	4790	MACOMER	20:36	OLBIA	22:28	123,767	Bonorva 20:53/54 - Giave 21:01/02 - OZIERI CHILUVANI 21:23/25 - Oschiri 21:40/41 - Berchidda 21:50/51 - Monti Telti 22:03/04 - Olbia Terranova 22:22/23	302	Circola feriali	da MACOMER a OLBIA TERRANOVA soppresso FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26	37377,634	01:52:00	563:44:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	7	fino a 159 posti	8	fino a 159 posti	\	\	\	\	6	fino a 159 posti	\	\			Bus	
REG	4791	OLBIA	05:37	MACOMER	07:31	123,767	Olbia Terranova 5:40/41 - Oschiri 6:20/21 - OZIERI CHILUVANI 6:40/44 - Giave 7:02/03 - Bonorva 7:10/11	302	Circola feriali	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a MACOMER soppresso FES	37377,634	01:54:00	573:48:00	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	57	fino a 159 posti	28	fino a 159 posti	\	\	12	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	\	\			Bus	
REG	4824	CAGLIARI	06:20	SASSARI	09:53	252,586	Elmas Aeroporto 6:25/26 - DECIMOMANNU 6:33/34 - San Gavino 6:58/59 - Uras Mogoro 7:11/12 - Marrubiu Terr.Ar 7:18/19 - Oristano 7:29/30 - Abbasanta 7:58/59 - MACOMER 8:20/21 - Bonorva 8:35/36 - Giave 8:43/44 - OZIERI CHILUVANI 9:04/14 - Ploaghe 9:29/30	62	Circola festivi	Circola nei festivi	15660,332	03:33:00	220:06:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	\	20	fino a 159 posti	\	\	\	\	33	fino a 159 posti	\	\	Treno + bus	
REG	4825	SASSARI	06:30	CAGLIARI	09:35	250,523	MACOMER 7:42/43 - Abbasanta 8:00/01 - Oristano 8:28/31 - San Gavino 8:56/57 - Elmas Aeroporto 9:26/28	302	Circola feriali	Circola nei feriali	75657,946	03:05:00	931:10:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	169	tra 160 e 278 posti	69	fino a 159 posti	\	\	19	fino a 159 posti	2	fino a 159 posti	\	\			bus	
REG	4826	CAGLIARI	10:38	SASSARI	13:39	250,523	Elmas Aeroporto 10:42/43 - San Gavino 11:10/11 - Oristano 11:33/34 - Abbasanta 12:01/06 - MACOMER 12:26/27	302	Circola feriali	Circola nei feriali	75657,946	03:01:00	911:02:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	85	fino a 159 posti	156	fino a 159 posti	\	\	77	fino a 159 posti	101	fino a 159 posti	\	\			Treno + bus	
REG	4827	SASSARI	07:04	CAGLIARI	10:34	252,586	Ploaghe 7:24/25 - OZIERI CHILUVANI 7:42/50 - Giave 8:08/09 - Bonorva 8:15/16 - Campeda 8:24/29 [M] - MACOMER 8:38/39 - Abbasanta 8:56/57 - Oristano 9:24/25 - Marrubiu Terr.Ar 9:35/36 - Uras Mogoro 9:42/43 - San Gavino 9:54/55 - DECIMOMANNU 10:18/19 - Elmas Aeroporto 10:25/																												

REG	5165	SASSARI	08:26	OZIERI CHILIVANI	09:06	46,588	Ploaghe 8:49/50	62	Circola festivi	Circola nei festivi	2888,456	00:40:00	41:20:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	\	14	fino a 159 posti	\	\	\	\	10	fino a 159 posti	Bus
REG	5166	OZIERI CHILIVANI	19:54	SASSARI	20:31	46,588	\	62	Circola festivi	Circola nei festivi	2888,456	00:37:00	38:14:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	12	fino a 159 posti	\	\	\	\	31	fino a 159 posti	Bus
REG	5167	SASSARI	09:24	OZIERI CHILIVANI	10:13	46,588	Scala di Giocca 9:37/42 [M] - Ploaghe 9:56/57	62	Circola festivi	Circola nei festivi	2888,456	00:49:00	50:38:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	0	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5168	OZIERI CHILIVANI	06:45	PORTO TORRES MARITTIMA	08:04	65,93	Ardara 6:54/59 [M] - Ploaghe 7:09/10 - SASSARI 7:35/43 - PORTO TORRES 8:01/02	302	Circola feriali	Circola nei feriali	19910,86	01:19:00	397:38:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	13	fino a 159 posti	5	fino a 159 posti	\	\	21	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	\	\	bus
REG	5169	SASSARI	18:15	OZIERI CHILIVANI	18:55	46,588	Ploaghe 18:38/39	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14069,576	00:40:00	201:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	18	fino a 159 posti	13	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5171	SASSARI	20:39	OZIERI CHILIVANI	21:20	46,588	Ploaghe 21:03/04	62	Circola festivi	Circola nei festivi	2888,456	00:41:00	42:22:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	7	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5173	SASSARI	20:31	OZIERI CHILIVANI	21:20	46,588	Ploaghe 20:54/55 - Ardara 21:05/10 [M]	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14069,576	00:49:00	246:38:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	17	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	\	\	9	fino a 159 posti	5	fino a 159 posti	\	\	Bus
REG	5271	OLBIA	09:46	SASSARI	11:47	117,094	Olbia Terranova 9:49/50 - Enas 9:59/10:04 [M] - Monti Telti 10:19/20 - Berchidda 10:33/34 - Oschiri 10:41/42 - [5270] OZIERI CHILIVANI 11:01/05 - Ploaghe 11:21/22	62	Circola festivi	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a SASSARI circola FES	7259,828	02:01:00	125:02:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	25	fino a 159 posti	\	\	\	\	26	fino a 159 posti	Bus
REG	5273	OLBIA	10:04	SASSARI	11:49	117,094	Olbia Terranova 10:06/07 - Oschiri 10:44/45 - [5272] OZIERI CHILIVANI 11:03/09 - Ploaghe 11:24/25	302	Circola feriali	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a SASSARI soppresso FES	35362,388	01:45:00	528:30:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	60	fino a 159 posti	61	fino a 159 posti	\	\	40	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	\	\	Bus
REG	5275	OLBIA	13:30	SASSARI	15:26	117,094	Olbia Terranova 13:33/34 - Su Canale 13:44/45 - Monti Telti 13:57/58 - Berchidda 14:11/12 - Oschiri 14:20/21 - [5274] OZIERI CHILIVANI 14:39/41 - Ploaghe 14:57/15:02	302	Circola feriali	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a SASSARI soppresso FES	35362,388	01:56:00	583:52:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	24	fino a 159 posti	39	fino a 159 posti	\	\	40	fino a 159 posti	21	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	5277	OLBIA	14:10	SASSARI	16:01	117,094	Olbia Terranova 14:12/13 - Su Canale 14:23/24 - Monti Telti 14:33/34 - Berchidda 14:46/47 - Oschiri 14:55/56 - [5276] OZIERI CHILIVANI 15:14/21 - Ploaghe 15:36/37	62	Circola festivi	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a SASSARI circola FES	7259,828	01:51:00	114:42:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	\	105	fino a 159 posti	\	\	\	\	39	fino a 159 posti	Bus
REG	5279	OLBIA	14:15	SASSARI	16:03	117,094	Olbia Terranova 14:17/18 - Su Canale 14:29/30 - Monti Telti 14:38/39 - Berchidda 14:51/52 - Oschiri 15:00/01 - [5278] OZIERI CHILIVANI 15:20/22 - Ploaghe 15:37/38	302	Circola feriali	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a SASSARI soppresso FES	35362,388	01:48:00	543:36:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	48	fino a 159 posti	17	fino a 159 posti	\	\	18	fino a 159 posti	14	fino a 159 posti	\	\	Bus
REG	5281	OLBIA	20:18	SASSARI	00:00	117,094	Olbia Terranova 20:20/21 - Su Canale 20:32/33 - Monti Telti 20:45/46 - Berchidda 20:58/59 - Oschiri 21:06/07 - [5280] OZIERI CHILIVANI 21:24/30 - Ploaghe 21:45/46	62	Circola festivi	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a SASSARI circola FES	7259,828	03:42:00	3205:24:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	\	22	fino a 159 posti	\	\	\	\	30	fino a 159 posti	Bus
REG	5283	OLBIA	20:15	SASSARI	22:09	117,094	Olbia Terranova 20:17/18 - Su Canale 20:28/29 - Monti Telti 20:41/42 - Berchidda 20:54/55 - Oschiri 21:03/04 - [5282] OZIERI CHILIVANI 21:23/28 - Ploaghe 21:43/44	302	Circola feriali	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a SASSARI soppresso FES	35362,388	01:54:00	573:48:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	20	fino a 159 posti	17	fino a 159 posti	\	\	\	\	29	fino a 159 posti	\	\	Bus
REG	5285	SASSARI	06:00	OLBIA	07:47	117,094	Ploaghe 6:21/22 - [5284] OZIERI CHILIVANI 6:39/44 - Oschiri 6:59/7:00 - Berchidda 7:09/10 - Monti Telti 7:22/23 - Su Canale 7:31/32 - Olbia Terranova 7:42/43	302	Circola feriali	da SASSARI a OLBIA TERRANOVA soppresso FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26	35362,388	01:47:00	538:34:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	53	fino a 159 posti	9	fino a 159 posti	\	\	40	fino a 159 posti	17	fino a 159 posti	\	\	Bus
REG	5289	SASSARI	16:28	OLBIA	18:25	117,094	Ploaghe 16:51/52 - [5288] OZIERI CHILIVANI 17:08/14 - Oschiri 17:29/30 - Berchidda 17:39/40 - Monti Telti 17:52/53 - Enas 18:05/10 [M] - Olbia Terranova 18:18/19	302	Circola feriali	da SASSARI a OLBIA TERRANOVA soppresso FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26	35362,388	01:57:00	588:54:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	37	fino a 159 posti	37	fino a 159 posti	\	\	27	fino a 159 posti	41	fino a 159 posti	\	\	Bus
REG	5291	SASSARI	16:30	OLBIA	18:23	117,094	Ploaghe 16:53/54 - [5290] OZIERI CHILIVANI 17:12/18 - Oschiri 17:34/35 - Berchidda 17:44/45 - Monti Telti 17:57/58 - Su Canale 18:05/06 - Olbia Terranova 18:17/18	62	Circola festivi	da SASSARI a OLBIA TERRANOVA circola FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26	7259,828	01:53:00	116:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	22	fino a 159 posti	\	\	\	\	17	fino a 159 posti	Bus
REG	5293	SASSARI	11:20	OLBIA	13:16	117,094	Scala di Giocca 11:33/38 [M] - Ploaghe 11:52/53 - [5292] OZIERI CHILIVANI 12:10/12 - Oschiri 12:27/28 - Berchidda 12:37/38 - Monti Telti 12:50/51 - Su Canale 12:58/59 - Olbia Terranova 13:10/11	302	Circola feriali	da SASSARI a OLBIA TERRANOVA soppresso FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26	35362,388	01:56:00	583:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	13	fino a 159 posti	25	fino a 159 posti	\	\	43	fino a 159 posti	36	fino a 159 posti	\	\	Bus
REG	5916	OLBIA	06:40	GOLFO ARANCI	07:04	21,264	Rudalza 6:50/51 - Marinella 6:54/55	199	Circola feriali	circola dal 2/2 al 30/5 e dall'1/10 al 12/12/26; soppresso FES	4231,536	00:24:00	79:36:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5917	GOLFO ARANCI	07:15	OLBIA	07:38	21,264	Marinella 7:22/23 - Rudalza 7:26/27	199	Circola feriali	circola dal 2/2 al 30/5 e dall'1/10 al 12/12/26; soppresso FES	4231,536	00:23:00	76:17:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5918	OLBIA	12:27	GOLFO ARANCI	12:52	21,264	Rudalza 12:37/38 - Marinella 12:41/42	43	Circola festivi	circola FES dall'1/2 al 31/5 e dal 4/10 al 12/12/26	914,352	00:25:00	17:55:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5919	GOLFO ARANCI	13:01	OLBIA	13:25	21,264	Marinella 13:08/09 - Rudalza 13:12/13	43	Circola festivi	circola FES dall'1/2 al 31/5 e dal 4/10 al 12/12/26	914,352	00:24:00	17:12:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5920	OLBIA	13:37	GOLFO ARANCI	14:02	21,264	Rudalza 13:47/48 - Marinella 13:51/52	199	Circola feriali	circola dal 2/2 al 30/5 e dall'1/10 al 12/12/26; soppresso FES	4231,536	00:25:00	82:55:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5921	GOLFO ARANCI	14:15	OLBIA	14:39	21,264	Marinella 14:23/24 - Rudalza 14:27/28	199	Circola feriali	circola dal 2/2 al 30/5 e dall'1/10 al 12/12/26; soppresso FES	4231,536	00:24:00	79:36:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5922	OLBIA	14:50	GOLFO ARANCI	15:14	21,264	Rudalza 15:00/01 - Marinella 15:04/05	199	Circola feriali	circola dal 2/2 al 30/5 e dall'1/10 al 12/12/26; soppresso FES	4231,536	00:24:00	79:36:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5923	GOLFO ARANCI	15:25	OLBIA	15:49	21,264	Marinella 15:33/34 - Rudalza 15:37/38	199	Circola feriali	circola dal 2/2 al 30/5 e dall'1/10 al 12/12/26; soppresso FES	4231,536	00:24:00	79:36:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5924	OLBIA	16:50	GOLFO ARANCI	17:14	21,264	Rudalza 17:00/01 - Marinella 17:04/05	242	Circola feriali	circola dall'1/2 al 31/5 e dall'1/10 al 12/12/26	5145,888	00:24:00	96:48:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5925	GOLFO ARANCI	17:25	OLBIA	17:49	21,264	Marinella 17:33/34 - Rudalza 17:37/38	242	Circola feriali	circola dall'1/2 al 31/5 e dall'1/10 al 12/12/26	5145,888	00:24:00	96:48:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5926	OLBIA	18:30	GOLFO ARANCI	18:54	21,264	Rudalza 18:40/41 - Marinella 18:44/45	165	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 2/2 al 29/5 e dall'1/10 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	3508,56	00:24:00	66:00:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5927	GOLFO ARANCI	19:05	OLBIA	19:29	21,264	Marinella 19:14/15 - Rudalza 19:18/19	165	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 2/2 al 29/5 e dall'1/10 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	3508,56	00:24:00	66:00:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	5928	OLBIA	06:30	GOLFO ARANCI	06:55	21,264	Rudalza 6:40/41 - Marinella 6:44/45 - Cala Sabina 6:49/50	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	8	fino a 159 posti	9	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	Bus	
REG	5929	GOLFO ARANCI	07:05	OLBIA	07:30	21,264	Cala Sabina 7:09/10 - Marinella 7:14/15 - Rudalza 7:18/19	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	6	fino a 159 posti	8	fino a 159 posti	1	fino a 159 posti	Bus	
REG	5930	OLBIA	07:40	GOLFO ARANCI	08:05	21,264	Rudalza 7:50/51 - Marinella 7:54/55 - Cala Sabina 7:59/8:00	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	14	fino a 159 posti	28	fino a 159 posti	18	fino a 159 posti	Bus	
REG	5931	GOLFO ARANCI	08:22	OLBIA	08:47	21,264	Cala Sabina 8:26/27 - Marinella 8:31/32 - Rudalza 8:35/36	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	5	fino a 159 posti	14	fino a 159 posti	12	fino a 159 posti	Bus	
REG	5932	OLBIA	08:57	GOLFO ARANCI	09:22	21,264	Rudalza 9:07/08 - Marinella 9:11/12 - Cala Sabina 9:16/17	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	23	fino a 159 posti	38	fino a 159 posti	39	fino a 159 posti	Bus	
REG	5933	GOLFO ARANCI	09:32	OLBIA	09:57	21,264	Cala Sabina 9:36/37 - Marinella 9:41/42 - Rudalza 9:45/46	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\															

REG	5940	OLBIA	13:37	GOLFO ARANCI	14:02	21,264	Rudalza 13:47/48 - Marinella 13:51/52 - Cala Sabina 13:56/57	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	15	fino a 159 posti	10	fino a 159 posti	11	fino a 159 posti	Bus
REG	5941	GOLFO ARANCI	14:12	OLBIA	14:37	21,264	Cala Sabina 14:16/17 - Marinella 14:21/22 - Rudalza 14:25/26	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	9	fino a 159 posti	5	fino a 159 posti	12	fino a 159 posti	Bus	
REG	5942	OLBIA	14:47	GOLFO ARANCI	15:12	21,264	Rudalza 14:57/58 - Marinella 15:01/02 - Cala Sabina 15:06/07	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	26	fino a 159 posti	9	fino a 159 posti	14	fino a 159 posti	Bus	
REG	5943	GOLFO ARANCI	15:22	OLBIA	15:47	21,264	Cala Sabina 15:26/27 - Marinella 15:31/32 - Rudalza 15:35/36	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	23	fino a 159 posti	14	fino a 159 posti	6	fino a 159 posti	Bus	
REG	5944	OLBIA	16:47	GOLFO ARANCI	17:12	21,264	Rudalza 16:57/58 - Marinella 17:01/02 - Cala Sabina 17:06/07	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	17	fino a 159 posti	15	fino a 159 posti	13	fino a 159 posti	Bus	
REG	5945	GOLFO ARANCI	17:22	OLBIA	17:47	21,264	Cala Sabina 17:26/27 - Marinella 17:31/32 - Rudalza 17:35/36	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	75	fino a 159 posti	31	fino a 159 posti	26	fino a 159 posti	Bus	
REG	5948	OLBIA	19:10	GOLFO ARANCI	19:35	21,264	Rudalza 19:20/21 - Marinella 19:24/25 - Cala Sabina 19:29/30	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	16	fino a 159 posti	23	fino a 159 posti	13	fino a 159 posti	Bus	
REG	5949	GOLFO ARANCI	19:45	OLBIA	20:10	21,264	Cala Sabina 19:49/50 - Marinella 19:54/55 - Rudalza 19:58/59	122	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	circola tutti i giorni dall'1/6 al 30/9/26	2594,208	00:25:00	50:50:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	32	fino a 159 posti	53	fino a 159 posti	29	fino a 159 posti	Bus	
REG	6070	OZIERI CHILIVANI	20:01	OLBIA	21:10	70,506	Oschiri 20:17/18 - Berchidda 20:26/27 - Monti Telti 20:39/44 - Su Canale 20:52/53 - Olibia Terranova 21:05/06	302	Circola feriali	da OZIERI CHILIVANI a OLIBIA TERRANOVA soppresso FES da OLIBIA TERRANOVA a OLIBIA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26	21292,812	01:09:00	347:18:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	2	fino a 159 posti	0	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	bus	
REG	6071	OLBIA	18:40	OZIERI CHILIVANI	19:53	70,506	Olibia Terranova 18:42/43 - Su Canale 18:55/56 - Monti Telti 19:07/08 - Berchidda 19:22/27 - Oschiri 19:35/36	302	Circola feriali	da OLIBIA a OLIBIA TERRANOVA soppresso FES, nonché dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLIBIA TERRANOVA a OZIERI CHILIVANI soppresso FES	21292,812	01:13:00	367:26:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	5	fino a 159 posti	3	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	Bus	
REG	6072	CAGLIARI	05:10	DECIMOMANNU	05:36	16,241	Cagliari S.Gilla 5:12/13 - Elmas Aeroporto 5:17/18 - Cagliari Elmas 5:20/21 - Assemini Carmine 5:25/26 - Assemini 5:28/29 - Assemini S.Lucia 5:31/32	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	8	fino a 159 posti	1	fino a 159 posti	\	\	5	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6073	ORISTANO	05:05	CAGLIARI	06:25	93,03	Marrubiu Terr.Az 5:15/16 - Urzù Mogoro 5:22/23 - San Gavino 5:34/35 - Samassi Serrenti 5:43/44 - Serramanna Nuram 5:49/50 - Villasor 5:54/55 - DECIMOMANNU 6:07/08 - Elmas Aeroporto 6:15/16 - Cagliari S.Gilla 6:20/21	302	Circola feriali	Circola nei feriali	28095,06	01:20:00	402:40:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	58	fino a 159 posti	10	fino a 159 posti	\	\	43	fino a 159 posti	39	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6080	CAGLIARI	06:30	S.GAVINO	07:22	49,621	Cagliari S.Gilla 6:32/33 - Elmas Aeroporto 6:37/38 - DECIMOMANNU 6:47/48 - Villasor 6:54/55 - Serramanna Nuram 7:05/06 - Samassi Serrenti 7:11/12	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	1	fino a 159 posti	3	fino a 159 posti	\	\	10	fino a 159 posti	12	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6081	S.GAVINO	06:20	CAGLIARI	07:13	49,621	Samassi Serrenti 6:29/30 - Serramanna Nuram 6:35/36 - Villasor 6:41/42 - DECIMOMANNU 6:54/55 - Elmas Aeroporto 7:03/04 - Cagliari S.Gilla 7:08/09	364	Circola sempre	Circola sempre	18062,044	00:53:00	321:32:00	DMU/minuetto	DMU/minuetto	fino a 159 posti	\	145	0	117	fino a 159 posti	45	fino a 159 posti	\	\	82	fino a 159 posti	15	fino a 159 posti	\	\	Treno Bus + treno nei festivi
REG	6082	CAGLIARI	07:35	S.GAVINO	08:27	49,621	Cagliari S.Gilla 7:37/38 - Elmas Aeroporto 7:42/43 - DECIMOMANNU 7:52/53 - Villasor 7:59/8:00 - Serramanna Nuram 8:10/11 - Samassi Serrenti 8:16/17	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	17	fino a 159 posti	13	fino a 159 posti	\	\	16	fino a 159 posti	24	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6083	S.GAVINO	07:40	CAGLIARI	08:33	49,621	Samassi Serrenti 7:48/49 - Serramanna Nuram 7:54/55 - Villasor 8:00/01 - DECIMOMANNU 8:13/14 - Elmas Aeroporto 8:23/24 - Cagliari S.Gilla 8:28/29	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:53:00	266:46:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	89	fino a 159 posti	14	fino a 159 posti	\	\	38	fino a 159 posti	9	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6084	CAGLIARI	09:03	S.GAVINO	09:55	49,621	Cagliari S.Gilla 9:05/06 - Elmas Aeroporto 9:10/11 - DECIMOMANNU 9:20/21 - Villasor 9:27/28 - Serramanna Nuram 9:38/39 - Samassi Serrenti 9:44/45	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	23	fino a 159 posti	42	fino a 159 posti	\	\	35	fino a 159 posti	23	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6085	S.GAVINO	08:37	CAGLIARI	09:30	49,621	Samassi Serrenti 8:45/46 - Serramanna Nuram 8:51/52 - Villasor 8:57/58 - DECIMOMANNU 9:10/11 - Elmas Aeroporto 9:20/21 - Cagliari S.Gilla 9:25/26	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:53:00	266:46:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	72	fino a 159 posti	22	fino a 159 posti	\	\	36	fino a 159 posti	36	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6086	CAGLIARI	10:45	S.GAVINO	11:37	49,621	Cagliari S.Gilla 10:47/48 - Elmas Aeroporto 10:52/53 - DECIMOMANNU 11:02/03 - Villasor 11:09/10 - Serramanna Nuram 11:20/21 - Samassi Serrenti 11:26/27	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	35	fino a 159 posti	59	fino a 159 posti	\	\	33	fino a 159 posti	49	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6087	S.GAVINO	10:15	CAGLIARI	11:08	49,621	Samassi Serrenti 10:24/25 - Serramanna Nuram 10:30/31 - Villasor 10:36/37 - DECIMOMANNU 10:49/50 - Elmas Aeroporto 10:58/59 - Cagliari S.Gilla 11:03/04	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:53:00	266:46:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	57	fino a 159 posti	41	fino a 159 posti	\	\	48	fino a 159 posti	9	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6088	CAGLIARI	11:25	S.GAVINO	12:17	49,621	Cagliari S.Gilla 11:27/28 - Elmas Aeroporto 11:32/33 - DECIMOMANNU 11:42/43 - Villasor 11:49/50 - Serramanna Nuram 12:00/01 - Samassi Serrenti 12:06/07	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	24	fino a 159 posti	23	fino a 159 posti	\	\	24	fino a 159 posti	28	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6089	S.GAVINO	11:50	CAGLIARI	12:43	49,621	Samassi Serrenti 11:59/12:00 - Serramanna Nuram 12:05/06 - Villasor 12:11/12 - DECIMOMANNU 12:24/25 - Elmas Aeroporto 12:33/34 - Cagliari S.Gilla 12:38/39	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:53:00	266:46:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	53	fino a 159 posti	61	fino a 159 posti	\	\	51	fino a 159 posti	42	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6090	CAGLIARI	12:32	S.GAVINO	13:24	49,621	Cagliari S.Gilla 12:34/35 - Elmas Aeroporto 12:39/40 - DECIMOMANNU 12:49/50 - Villasor 12:56/57 - Serramanna Nuram 13:07/08 - Samassi Serrenti 13:13/14	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	66	fino a 159 posti	64	fino a 159 posti	\	\	27	fino a 159 posti	52	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6091	S.GAVINO	12:30	CAGLIARI	13:23	49,621	Samassi Serrenti 12:39/40 - Serramanna Nuram 12:45/46 - Villasor 12:51/52 - DECIMOMANNU 13:04/05 - Elmas Aeroporto 13:13/14 - Cagliari S.Gilla 13:18/19	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:53:00	266:46:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	42	fino a 159 posti	36	fino a 159 posti	\	\	32	fino a 159 posti	23	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6092	CAGLIARI	13:40	S.GAVINO	14:32	49,621	Cagliari S.Gilla 13:42/43 - Elmas Aeroporto 13:47/48 - DECIMOMANNU 13:57/58 - Villasor 14:04/05 - Serramanna Nuram 14:15/16 - Samassi Serrenti 14:21/22	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	267	oltre 278 posti	120	fino a 159 posti	\	\	89	fino a 159 posti	33	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6093	S.GAVINO	13:35	CAGLIARI	14:28	49,621	Samassi Serrenti 13:44/45 - Serramanna Nuram 13:50/51 - Villasor 13:56/57 - DECIMOMANNU 14:09/10 - Elmas Aeroporto 14:18/19 - Cagliari S.Gilla 14:23/24	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:53:00	266:46:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	60	fino a 159 posti	34	fino a 159 posti	\	\	77	fino a 159 posti	26	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6094	CAGLIARI	14:32	S.GAVINO	15:24	49,621	Cagliari S.Gilla 14:34/35 - Elmas Aeroporto 14:39/40 - DECIMOMANNU 14:49/50 - Villasor 14:56/57 - Serramanna Nuram 15:07/08 - Samassi Serrenti 15:13/14	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	123	fino a 159 posti	64	fino a 159 posti	\	\	80	fino a 159 posti	79	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6095	S.GAVINO	14:45	CAGLIARI	15:38	49,621	Samassi Serrenti 14:54/55 - Serramanna Nuram 15:00/01 - Villasor 15:06/07 - DECIMOMANNU 15:19/20 - Elmas Aeroporto 15:28/29 - Cagliari S.Gilla 15:33/34	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:53:00	266:46:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	47	fino a 159 posti	21	fino a 159 posti	\	\	24	fino a 159 posti	33	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6096	CAGLIARI	15:32	S.GAVINO	16:24	49,621	Cagliari S.Gilla 15:34/35 - Elmas Aeroporto 15:39/40 - DECIMOMANNU 15:49/50 - Villasor 15:56/57 - Serramanna Nuram 16:07/08 - Samassi Serrenti 16:13/14	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	40	fino a 159 posti	32	fino a 159 posti	\	\	34	fino a 159 posti	13	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6097	S.GAVINO	15:50	CAGLIARI	16:43	49,621	Samassi Serrenti 15:59/16:00 - Serramanna Nuram 16:05/06 - Villasor 16:11/12 - DECIMOMANNU 16:24/25 - Elmas Aeroporto 16:33/34 - Cagliari S.Gilla 16:38/39	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:53:00	266:46:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	38	fino a 159 posti	19	fino a 159 posti	\	\	37	fino a 159 posti	25	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6098	CAGLIARI	16:32	S.GAVINO	17:24	49,621	Cagliari S.Gilla 16:34/35 - Elmas Aeroporto 16:39/40 - DECIMOMANNU 16:49/50 - Villasor 16:56/57 - Serramanna Nuram 17:07/08 - Samassi Serrenti 17:13/14	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	58	fino a 159 posti	35	fino a 159 posti	\	\	68	fino a 159 posti	28	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6099	S.GAVINO	16:35	CAGLIARI	17:28	49,621	Samassi Serrenti 16:44/45 - Serramanna Nuram 16:50/51 - Villasor 16:56/57 - DECIMOMANNU 17:09/10 - Elmas Aeroporto 17:18/19 - Cagliari S.Gilla 17:23/24	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:53:00	266:46:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	43	fino a 159 posti	27	fino a 159 posti	\	\	27	fino a 159 posti	89	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6100	CAGLIARI	17:35	S.GAVINO	18:27	49,621	Cagliari S.Gilla 17:37/38 - Elmas Aeroporto 17:42/43 - DECIMOMANNU 17:52/53 - Villasor 17:59/18:00 - Serramanna Nuram 18:10/11 - Samassi Serrenti 18:16/17	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	109	fino a 159 posti	82	fino a 159 posti	\	\	48	fino a 159 posti	44	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6101	S.GAVINO	17:35	CAGLIARI	18:28	49,621	Samassi Serrenti 17:44/45 - Serramanna Nuram 17:50/51 - Villasor 17:56/57 - DECIMOMANNU 18:09/10 - Elmas Aeroporto 18:18/19 - Cagliari S.Gilla 18:23/24	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:53:00	266:46:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti</																

REG	6118	CAGLIARI	08:40	S.GAVINO	09:33	49,621	Cagliari S.Gilla 8:42/43 - Elmas Aeroporto 8:47/48 - DECIMOMANNU 8:57/58 - Villasor 9:05/06 - Serramanna Nuram 9:16/17 - Samassi Serrenti 9:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	50	fino a 159 posti	\	\	\	\	28	fino a 159 posti	Treno
REG	6161	S.GAVINO	10:05	CAGLIARI	10:58	49,621	Samassi Serrenti 10:14/15 - Serramanna Nuram 10:20/21 - Villasor 10:26/27 - DECIMOMANNU 10:39/40 - Elmas Aeroporto 10:48/49 - Cagliari S.Gilla 10:53/54	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	29	fino a 159 posti	\	\	\	\	23	fino a 159 posti	Treno
REG	6120	CAGLIARI	09:40	S.GAVINO	10:33	49,621	Cagliari S.Gilla 9:42/43 - Elmas Aeroporto 9:47/48 - DECIMOMANNU 9:57/58 - Villasor 10:05/06 - Serramanna Nuram 10:16/17 - Samassi Serrenti 10:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	0	202	\	\	\	\	27	fino a 159 posti	\	\	\	\	29	fino a 159 posti	Treno
REG	6121	S.GAVINO	10:45	CAGLIARI	11:38	49,621	Samassi Serrenti 10:54/55 - Serramanna Nuram 11:00/01 - Villasor 11:06/07 - DECIMOMANNU 11:19/20 - Elmas Aeroporto 11:28/29 - Cagliari S.Gilla 11:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	0	202	\	\	\	\	33	fino a 159 posti	\	\	\	\	77	fino a 159 posti	Treno
REG	6122	CAGLIARI	10:40	S.GAVINO	11:33	49,621	Cagliari S.Gilla 10:42/43 - Elmas Aeroporto 10:47/48 - DECIMOMANNU 10:57/58 - Villasor 11:05/06 - Serramanna Nuram 11:16/17 - Samassi Serrenti 11:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	17	fino a 159 posti	\	\	\	\	19	fino a 159 posti	Treno
REG	6123	S.GAVINO	11:45	CAGLIARI	12:38	49,621	Samassi Serrenti 11:54/55 - Serramanna Nuram 12:00/01 - Villasor 12:06/07 - DECIMOMANNU 12:19/20 - Elmas Aeroporto 12:28/29 - Cagliari S.Gilla 12:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	7	fino a 159 posti	\	\	\	\	30	fino a 159 posti	Treno
REG	6124	CAGLIARI	11:40	S.GAVINO	12:33	49,621	Cagliari S.Gilla 11:42/43 - Elmas Aeroporto 11:47/48 - DECIMOMANNU 11:57/58 - Villasor 12:05/06 - Serramanna Nuram 12:16/17 - Samassi Serrenti 12:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	50	fino a 159 posti	\	\	\	\	28	fino a 159 posti	Treno
REG	6125	S.GAVINO	12:45	CAGLIARI	13:38	49,621	Samassi Serrenti 12:54/55 - Serramanna Nuram 13:00/01 - Villasor 13:06/07 - DECIMOMANNU 13:19/20 - Elmas Aeroporto 13:28/29 - Cagliari S.Gilla 13:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	46	fino a 159 posti	\	\	\	\	30	fino a 159 posti	Treno
REG	6126	CAGLIARI	12:40	S.GAVINO	13:33	49,621	Cagliari S.Gilla 12:42/43 - Elmas Aeroporto 12:47/48 - DECIMOMANNU 12:57/58 - Villasor 13:05/06 - Serramanna Nuram 13:16/17 - Samassi Serrenti 13:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	42	fino a 159 posti	\	\	\	\	24	fino a 159 posti	Treno
REG	6127	S.GAVINO	13:45	CAGLIARI	14:38	49,621	Samassi Serrenti 13:54/55 - Serramanna Nuram 14:00/01 - Villasor 14:06/07 - DECIMOMANNU 14:19/20 - Elmas Aeroporto 14:28/29 - Cagliari S.Gilla 14:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	21	fino a 159 posti	\	\	\	\	28	fino a 159 posti	Treno
REG	6128	CAGLIARI	13:40	S.GAVINO	14:33	49,621	Cagliari S.Gilla 13:42/43 - Elmas Aeroporto 13:47/48 - DECIMOMANNU 13:57/58 - Villasor 14:05/06 - Serramanna Nuram 14:16/17 - Samassi Serrenti 14:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	0	202	\	\	\	\	27	fino a 159 posti	\	\	\	\	32	fino a 159 posti	Treno
REG	6129	S.GAVINO	14:45	CAGLIARI	15:38	49,621	Samassi Serrenti 14:53/54 - Serramanna Nuram 14:59/15:00 - Villasor 15:05/06 - DECIMOMANNU 15:18/19 - Elmas Aeroporto 15:28/29 - Cagliari S.Gilla 15:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	0	202	\	\	\	\	64	fino a 159 posti	\	\	\	\	49	fino a 159 posti	Treno
REG	6130	CAGLIARI	14:40	S.GAVINO	15:33	49,621	Cagliari S.Gilla 14:42/43 - Elmas Aeroporto 14:47/48 - DECIMOMANNU 14:57/58 - Villasor 15:05/06 - Serramanna Nuram 15:16/17 - Samassi Serrenti 15:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	26	fino a 159 posti	\	\	\	\	26	fino a 159 posti	Treno
REG	6131	S.GAVINO	15:45	CAGLIARI	16:38	49,621	Samassi Serrenti 15:53/54 - Serramanna Nuram 15:59/16:00 - Villasor 16:04/05 - DECIMOMANNU 16:17/18 - Elmas Aeroporto 16:27/28 - Cagliari S.Gilla 16:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	54	fino a 159 posti	\	\	\	\	27	fino a 159 posti	Treno
REG	6132	CAGLIARI	15:40	S.GAVINO	16:33	49,621	Cagliari S.Gilla 15:42/43 - Elmas Aeroporto 15:47/48 - DECIMOMANNU 15:57/58 - Villasor 16:05/06 - Serramanna Nuram 16:16/17 - Samassi Serrenti 16:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	64	fino a 159 posti	\	\	\	\	12	fino a 159 posti	Treno
REG	6133	S.GAVINO	16:45	CAGLIARI	17:38	49,621	Samassi Serrenti 16:54/55 - Serramanna Nuram 17:00/01 - Villasor 17:06/07 - DECIMOMANNU 17:19/20 - Elmas Aeroporto 17:28/29 - Cagliari S.Gilla 17:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	88	fino a 159 posti	\	\	\	\	11	fino a 159 posti	Treno
REG	6134	CAGLIARI	16:40	S.GAVINO	17:33	49,621	Cagliari S.Gilla 16:42/43 - Elmas Aeroporto 16:47/48 - DECIMOMANNU 16:57/58 - Villasor 17:05/06 - Serramanna Nuram 17:16/17 - Samassi Serrenti 17:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	27	fino a 159 posti	\	\	\	\	32	fino a 159 posti	Treno
REG	6135	S.GAVINO	17:45	CAGLIARI	18:38	49,621	Samassi Serrenti 17:54/55 - Serramanna Nuram 18:00/01 - Villasor 18:06/07 - DECIMOMANNU 18:19/20 - Elmas Aeroporto 18:28/29 - Cagliari S.Gilla 18:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	55	fino a 159 posti	\	\	\	\	25	fino a 159 posti	Treno
REG	6136	CAGLIARI	17:40	S.GAVINO	18:33	49,621	Cagliari S.Gilla 17:42/43 - Elmas Aeroporto 17:47/48 - DECIMOMANNU 17:57/58 - Villasor 18:05/06 - Serramanna Nuram 18:16/17 - Samassi Serrenti 18:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	64	fino a 159 posti	\	\	\	\	86	fino a 159 posti	Treno
REG	6137	S.GAVINO	18:45	CAGLIARI	19:38	49,621	Samassi Serrenti 18:54/55 - Serramanna Nuram 19:00/01 - Villasor 19:06/07 - DECIMOMANNU 19:19/20 - Elmas Aeroporto 19:28/29 - Cagliari S.Gilla 19:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	43	fino a 159 posti	\	\	\	\	62	fino a 159 posti	Treno
REG	6138	CAGLIARI	18:40	S.GAVINO	19:33	49,621	Cagliari S.Gilla 18:42/43 - Elmas Aeroporto 18:47/48 - DECIMOMANNU 18:57/58 - Villasor 19:05/06 - Serramanna Nuram 19:16/17 - Samassi Serrenti 19:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	22	fino a 159 posti	\	\	\	\	31	fino a 159 posti	Treno
REG	6139	S.GAVINO	19:45	CAGLIARI	20:38	49,621	Samassi Serrenti 19:54/55 - Serramanna Nuram 20:00/01 - Villasor 20:06/07 - DECIMOMANNU 20:19/20 - Elmas Aeroporto 20:28/29 - Cagliari S.Gilla 20:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	14	fino a 159 posti	\	\	\	\	28	fino a 159 posti	Treno
REG	6038	CAGLIARI	19:40	S.GAVINO	20:33	49,621	Cagliari S.Gilla 19:42/43 - Elmas Aeroporto 19:47/48 - DECIMOMANNU 19:57/58 - Villasor 20:05/06 - Serramanna Nuram 20:16/17 - Samassi Serrenti 20:22/23	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	52	fino a 159 posti	\	\	\	\	47	fino a 159 posti	Bus
REG	6141	S.GAVINO	20:45	CAGLIARI	21:38	49,621	Samassi Serrenti 20:54/55 - Serramanna Nuram 21:00/01 - Villasor 21:06/07 - DECIMOMANNU 21:19/20 - Elmas Aeroporto 21:28/29 - Cagliari S.Gilla 21:33/34	62		Circola festivi		Circola nei festivi	3076,502	00:53:00	54:46:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	41	fino a 159 posti	\	\	\	\	46	fino a 159 posti	Bus
REG	6142	CAGLIARI	05:45	DECIMOMANNU	06:11	16,241	Cagliari S.Gilla 5:47/48 - Elmas Aeroporto 5:52/53 - Cagliari Elmas 5:55/56 - Assemini Carmine 5:59/6:00 - Assemini 6:02/03 - Assemini S.Lucia 6:05/06	302		Circola feriali		Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	5	fino a 159 posti	1	fino a 159 posti	\	\	9	fino a 159 posti	8	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6143	DECIMOMANNU	06:35	CAGLIARI	06:57	16,241	Assemini 6:39/40 - Cagliari Elmas 6:44/45 - Elmas Aeroporto 6:47/48 - Cagliari S.Gilla 6:52/53	302		Circola feriali		Circola nei feriali	4904,782	00:22:00	110:44:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	26	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	\	\	49	fino a 159 posti	5	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6144	CAGLIARI	06:05	DECIMOMANNU	06:31	16,241	Cagliari S.Gilla 6:07/08 - Elmas Aeroporto 6:12/13 - Cagliari Elmas 6:15/16 - Assemini Carmine 6:19/20 - Assemini 6:22/23 - Assemini S.Lucia 6:25/26	302		Circola feriali		Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	8	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	\	\	7	fino a 159 posti	8	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6145	DECIMOMANNU	07:00	CAGLIARI	07:26	16,241	Assemini S.Lucia 7:03/04 - Assemini 7:06/07 - Assemini Carmine 7:09/10 - Cagliari Elmas 7:13/14 - Elmas Aeroporto 7:16/17 - Cagliari S.Gilla 7:21/22	302		Circola feriali		Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	67	fino a 159 posti	36	fino a 159 posti	\	\	21	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6370	CAGLIARI	06:40	DECIMOMANNU	07:01	16,241	Cagliari S.Gilla 6:42/43 - Elmas Aeroporto 6:47/48 - Cagliari Elmas 6:50/51 - Assemini 6:55/56	302		Circola feriali		Circola nei feriali	4904,782	00:21:00	105:42:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	15	fino a 159 posti	6	fino a 159 posti	\	\	7	fino a 159 posti	6	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6371	DECIMOMANNU	07:25	CAGLIARI	07:51	16,241	Assemini S.Lucia 7:28/29 - Assemini 7:31/32 - Assemini Carmine 7:34/35 - Cagliari Elmas 7:38/39 - Elmas Aeroporto 7:41/42 - Cagliari S.Gilla 7:46/47	302		Circola feriali		Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	136	fino a 159 posti	75	fino a 159 posti	\	\	54	fino a 159 posti	13	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6372	CAGLIARI	07:22	DECIMOMANNU	07:48	16,241	Cagliari S.Gilla 7:24/25 - Elmas Aeroporto 7:29/30 - Cagliari Elmas 7:32/33 - Assemini Carmine 7:36/37 - Assemini 7:39/40 - Assemini S.Lucia 7:42/43	302		Circola feriali		Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	11	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	\	\	7	fino a 159 posti	8	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6373	DECIMOMANNU	08:00	CAGLIARI	08:22	16,241	Assemini 8:04/05 - Cagliari Elmas 8:09/10 - Elmas Aeroporto 8:12/13 - Cagliari S.Gilla 8:17/18	302		Circola feriali		Circola nei feriali	4904,782	00:22:00	110:44:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	48	fino a 159 posti	32	fino a 159 posti	\	\	55	fino a 159 posti	31	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6374	CAGLIARI	08:10	DECIMOMANNU	08:36	16,241	Cagliari S.Gilla 8:12/13 - Elmas Aeroporto 8:17/18 - Cagliari Elmas 8:20/21 - Assemini Carmine 8:24/25 - Assemini 8:27/28 - Assemini S.Lucia 8:30/31	302		Circola feriali		Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	16	fino a 159 posti	10	fino a 159 posti	\	\	5	fino a 159 posti	25	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6375	DECIMOMANNU	08:55	CAGLIARI	09:17	16,241	Assemini 8:59/9:00 - Cagliari Elmas 9:04/05 - Elmas Aeroporto 9:07/08 - Cagliari S.Gilla 9:12/13	302		Circola feriali		Circola nei feriali	4904,782	00:22:00	110:44:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	55	fino a 159 posti	26	fino a 159 posti	\	\	54	fino a 159 posti	51	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	6376	CAGLIARI	14:10	DECIMOMANN U	14:31	16,241	Cagliari S.Gilla 14:12/13 - Elmas Aeroporto 14:17/18 - Cagliari Elmas 14:2																											

REG	6387	DECIMOMANNU	12:48	CAGLIARI	13:14	16,241	Assemini S.Lucia 12:51/52 - Assemini 12:54/55 - Assemini Carmine 12:57/58 - Cagliari Elmas 13:01/02 - Elmas Aeroporto 13:04/05 - Cagliari S.Gilla 13:09/10	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	0	202	\	\	\	\	27	fino a 159 posti	\	\	\	\	19	fino a 159 posti	Bus
REG	6388	CAGLIARI	14:12	DECIMOMANNU	14:38	16,241	Cagliari S.Gilla 14:14/15 - Elmas Aeroporto 14:19/20 - Cagliari Elmas 14:23/23 - Assemini Carmine 14:26/27 - Assemini 14:29/30 - Assemini S.Lucia 14:32/33	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	15	fino a 159 posti	\	\	\	\	17	fino a 159 posti	Bus
REG	6389	DECIMOMANNU	14:48	CAGLIARI	15:14	16,241	Assemini S.Lucia 14:51/52 - Assemini 14:54/55 - Assemini Carmine 14:57/58 - Cagliari Elmas 15:01/02 - Elmas Aeroporto 15:04/05 - Cagliari S.Gilla 15:09/10	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	16	fino a 159 posti	\	\	\	\	10	fino a 159 posti	Treno
REG	6390	CAGLIARI	16:12	DECIMOMANNU	16:38	16,241	Cagliari S.Gilla 16:14/15 - Elmas Aeroporto 16:19/20 - Cagliari Elmas 16:23/23 - Assemini Carmine 16:26/27 - Assemini 16:29/30 - Assemini S.Lucia 16:32/33	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	21	fino a 159 posti	\	\	\	\	25	fino a 159 posti	Bus
REG	6391	DECIMOMANNU	16:48	CAGLIARI	17:14	16,241	Assemini S.Lucia 16:51/52 - Assemini 16:54/55 - Assemini Carmine 16:57/58 - Cagliari Elmas 17:01/02 - Elmas Aeroporto 17:04/05 - Cagliari S.Gilla 17:09/10	61	Circola festivi, soppresso il 01/05	Circola nei festivi, soppresso il 01/05	990,701	00:26:00	26:26:00	\	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	12	fino a 159 posti	\	\	\	\	21	fino a 159 posti	Bus
REG	6392	CAGLIARI	17:55	DECIMOMANNU	18:21	16,241	Cagliari S.Gilla 17:57/58 - Elmas Aeroporto 18:02/03 - Cagliari Elmas 18:05/06 - Assemini Carmine 18:09/10 - Assemini 18:12/13 - Assemini S.Lucia 18:15/16	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	21	fino a 159 posti	\	\	\	\	25	fino a 159 posti	Bus
REG	6393	DECIMOMANNU	18:48	CAGLIARI	19:14	16,241	Assemini S.Lucia 18:51/52 - Assemini 18:54/55 - Assemini Carmine 18:57/58 - Cagliari Elmas 19:01/02 - Elmas Aeroporto 19:04/05 - Cagliari S.Gilla 19:09/10	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	10	fino a 159 posti	\	\	\	\	25	fino a 159 posti	Bus
REG	6394	CAGLIARI	20:12	DECIMOMANNU	20:38	16,241	Cagliari S.Gilla 20:14/15 - Elmas Aeroporto 20:19/20 - Cagliari Elmas 20:22/23 - Assemini Carmine 20:26/27 - Assemini 20:29/30 - Assemini S.Lucia 20:32/33	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	21	fino a 159 posti	\	\	\	\	18	fino a 159 posti	Bus
REG	6395	DECIMOMANNU	20:48	CAGLIARI	21:14	16,241	Assemini S.Lucia 20:51/52 - Assemini 20:54/55 - Assemini Carmine 20:57/58 - Cagliari Elmas 21:01/02 - Elmas Aeroporto 21:04/05 - Cagliari S.Gilla 21:09/10	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	3	fino a 159 posti	\	\	\	\	2	fino a 159 posti	Bus
REG	6397	DECIMOMANNU	18:00	CAGLIARI	18:26	16,241	Assemini S.Lucia 18:03/04 - Assemini 18:06/07 - Assemini Carmine 18:09/10 - Cagliari Elmas 18:13/14 - Elmas Aeroporto 18:16/17 - Cagliari S.Gilla 18:21/22	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	11	fino a 159 posti	\	\	\	\	19	fino a 159 posti	Treno
REG	20800	CAGLIARI	05:20	DECIMOMANNU	05:46	16,241	Cagliari S.Gilla 5:22/23 - Elmas Aeroporto 5:27/28 - Cagliari Elmas 5:30/31 - Assemini Carmine 5:34/35 - Assemini 5:37/38 - Assemini S.Lucia 5:40/41	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	17	fino a 159 posti	\	\	\	\	18	fino a 159 posti	Bus
REG	20801	DECIMOMANNU	06:00	CAGLIARI	06:26	16,241	Assemini S.Lucia 6:03/04 - Assemini 6:06/07 - Assemini Carmine 6:09/10 - Cagliari Elmas 6:13/14 - Elmas Aeroporto 6:16/17 - Cagliari S.Gilla 6:21/22	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	3	fino a 159 posti	\	\	\	\	4	fino a 159 posti	Bus
REG	20802	CAGLIARI	07:00	DECIMOMANNU	07:26	16,241	Cagliari S.Gilla 7:02/03 - Elmas Aeroporto 7:07/08 - Cagliari Elmas 7:10/11 - Assemini Carmine 7:14/15 - Assemini 7:17/18 - Assemini S.Lucia 7:20/21	364	Circola sempre	Circola sempre	5911,724	00:26:00	157:44:00	DMU/minuetto	Swing	fino a 159 posti	\	145	159	3	fino a 159 posti	3	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	3	fino a 159 posti	15	fino a 159 posti	Treno
REG	20803	DECIMOMANNU	07:43	CAGLIARI	08:05	16,241	Assemini 7:47/48 - Cagliari Elmas 7:52/53 - Elmas Aeroporto 7:55/56 - Cagliari S.Gilla 8:00/01	364	Circola sempre	Circola sempre	5911,724	00:22:00	133:28:00	DMU/minuetto	Swing	fino a 159 posti	\	145	159	33	fino a 159 posti	34	fino a 159 posti	51	fino a 159 posti	60	fino a 159 posti	11	fino a 159 posti	9	fino a 159 posti	Treno
REG	20804	CAGLIARI	07:50	DECIMOMANNU	08:16	16,241	Cagliari S.Gilla 7:52/53 - Elmas Aeroporto 7:57/58 - Cagliari Elmas 8:00/01 - Assemini Carmine 8:04/05 - Assemini 8:07/08 - Assemini S.Lucia 8:10/11	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	13	fino a 159 posti	10	fino a 159 posti	\	\	17	fino a 159 posti	13	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20805	DECIMOMANNU	08:30	CAGLIARI	08:56	16,241	Assemini S.Lucia 8:33/34 - Assemini 8:36/37 - Assemini Carmine 8:39/40 - Cagliari Elmas 8:43/44 - Elmas Aeroporto 8:46/47 - Cagliari S.Gilla 8:51/52	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	27	fino a 159 posti	12	fino a 159 posti	\	\	63	fino a 159 posti	13	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20806	CAGLIARI	08:50	DECIMOMANNU	09:16	16,241	Cagliari S.Gilla 8:52/53 - Elmas Aeroporto 8:57/58 - Cagliari Elmas 9:00/01 - Assemini Carmine 9:04/05 - Assemini 9:07/08 - Assemini S.Lucia 9:10/11	187	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	3037,067	00:26:00	81:02:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	6	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Treno
REG	20807	DECIMOMANNU	09:43	CAGLIARI	10:10	16,241	Assemini S.Lucia 9:46/47 - Assemini 9:49/50 - Assemini Carmine 9:52/53 - Cagliari Elmas 9:57/58 - Elmas Aeroporto 10:00/01 - Cagliari S.Gilla 10:05/06	187	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	3037,067	00:27:00	84:09:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	17	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Treno
REG	20808	CAGLIARI	09:50	DECIMOMANNU	10:16	16,241	Cagliari S.Gilla 9:52/53 - Elmas Aeroporto 9:57/58 - Cagliari Elmas 10:00/01 - Assemini Carmine 10:04/05 - Assemini 10:07/08 - Assemini S.Lucia 10:10/11	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	40	fino a 159 posti	8	fino a 159 posti	\	\	30	fino a 159 posti	28	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20809	DECIMOMANNU	10:55	CAGLIARI	11:22	16,241	Assemini S.Lucia 10:58/59 - Assemini 11:01/02 - Assemini Carmine 11:04/05 - Cagliari Elmas 11:09/10 - Elmas Aeroporto 11:12/13 - Cagliari S.Gilla 11:17/18	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:27:00	135:54:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	60	fino a 159 posti	5	fino a 159 posti	\	\	17	fino a 159 posti	26	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20810	CAGLIARI	10:50	DECIMOMANNU	11:16	16,241	Cagliari S.Gilla 10:52/53 - Elmas Aeroporto 10:57/58 - Cagliari Elmas 11:00/01 - Assemini Carmine 11:04/05 - Assemini 11:07/08 - Assemini S.Lucia 11:10/11	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:26:00	26:52:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	35	fino a 159 posti	\	\	\	\	19	fino a 159 posti	Treno
REG	20811	DECIMOMANNU	11:55	CAGLIARI	12:22	16,241	Assemini S.Lucia 11:58/59 - Assemini 12:01/02 - Assemini Carmine 12:04/05 - Cagliari Elmas 12:09/10 - Elmas Aeroporto 12:12/13 - Cagliari S.Gilla 12:17/18	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1006,942	00:27:00	27:54:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	19	fino a 159 posti	\	\	\	\	17	fino a 159 posti	Treno
REG	20812	CAGLIARI	12:00	DECIMOMANNU	12:26	16,241	Cagliari S.Gilla 12:02/03 - Elmas Aeroporto 12:07/08 - Cagliari Elmas 12:10/11 - Assemini Carmine 12:14/15 - Assemini 12:17/18 - Assemini S.Lucia 12:20/21	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	20	fino a 159 posti	6	fino a 159 posti	\	\	55	fino a 159 posti	16	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20813	DECIMOMANNU	12:40	CAGLIARI	13:07	16,241	Assemini S.Lucia 12:43/44 - Assemini 12:46/47 - Assemini Carmine 12:50/51 - Cagliari Elmas 12:54/55 - Elmas Aeroporto 12:57/58 - Cagliari S.Gilla 13:02/03	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:27:00	135:54:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	26	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	\	\	15	fino a 159 posti	26	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20814	CAGLIARI	12:50	DECIMOMANNU	13:16	16,241	Cagliari S.Gilla 12:52/53 - Elmas Aeroporto 12:57/58 - Cagliari Elmas 13:00/01 - Assemini Carmine 13:04/05 - Assemini 13:07/08 - Assemini S.Lucia 13:10/11	187	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	3037,067	00:26:00	81:02:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	10	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Treno
REG	20815	DECIMOMANNU	13:43	CAGLIARI	14:09	16,241	Assemini S.Lucia 13:46/47 - Assemini 13:49/50 - Assemini Carmine 13:52/53 - Cagliari Elmas 13:56/57 - Elmas Aeroporto 13:59/14:00 - Cagliari S.Gilla 14:04/05	187	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	3037,067	00:26:00	81:02:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	11	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Treno
REG	20816	CAGLIARI	15:00	DECIMOMANNU	15:26	16,241	Cagliari S.Gilla 15:02/03 - Elmas Aeroporto 15:07/08 - Cagliari Elmas 15:10/11 - Assemini Carmine 15:14/15 - Assemini 15:17/18 - Assemini S.Lucia 15:20/21	187	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	3037,067	00:26:00	81:02:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	9	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Treno
REG	20817	DECIMOMANNU	15:50	CAGLIARI	16:16	16,241	Assemini S.Lucia 15:53/54 - Assemini 15:56/57 - Assemini Carmine 15:59/16:00 - Cagliari Elmas 16:03/04 - Elmas Aeroporto 16:06/07 - Cagliari S.Gilla 16:11/12	187	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	3037,067	00:26:00	81:02:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	9	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Treno
REG	20818	CAGLIARI	16:50	DECIMOMANNU	17:16	16,241	Cagliari S.Gilla 16:52/53 - Elmas Aeroporto 16:57/58 - Cagliari Elmas 17:00/01 - Assemini Carmine 17:04/05 - Assemini 17:07/08 - Assemini S.Lucia 17:10/11	364	Circola sempre	Circola sempre	5911,724	00:26:00	157:44:00	Swing	Swing	fino a 159 posti	\	159	159	14	fino a 159 posti	32	fino a 159 posti	29	fino a 159 posti	33	fino a 159 posti	18	fino a 159 posti	24	fino a 159 posti	Treno
REG	20819	DECIMOMANNU	17:40	CAGLIARI	18:06	16,241	Assemini S.Lucia 17:43/44 - Assemini 17:46/47 - Assemini Carmine 17:49/50 - Cagliari Elmas 17:53/54 - Elmas Aeroporto 17:56/57 - Cagliari S.Gilla 18:01/02	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	2	fino a 159 posti	33	fino a 159 posti	\	\	42	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20820	CAGLIARI	18:00	DECIMOMANNU	18:26	16,241	Cagliari S.Gilla 18:02/03 - Elmas Aeroporto 18:07/08 - Cagliari Elmas 18:10/11 - Assemini Carmine 18:14/15 - Assemini 18:17/18 - Assemini S.Lucia 18:20/21	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	18	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	\	\	29	fino a 159 posti	8	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20821	DECIMOMANNU	18:43	CAGLIARI	19:09	16,241	Assemini S.Lucia 18:46/47 - Assemini 18:49/50 - Assemini Carmine 18:52/53 - Cagliari Elmas 18:56/57 - Elmas Aeroporto 18:59/19:00 - Cagliari S.Gilla 19:04/05	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	10	fino a 159 posti	42	fino a 159 posti	\	\	10	fino a 159 posti	21	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20822	CAGLIARI	18:50	DECIMOMANNU	19:16	16,241	Cagliari S.Gilla 18:52/53 - Elmas Aeroporto 18:57/58 - Cagliari Elmas 19:00/01 - Assemini Carmine 19:04/05 - Assemini 19:07/08 - Assemini S.Lucia 19:10/11	187	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	3037,067	00:26:00	81:02:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	21	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Treno
REG	20823	DECIMOMANNU	19:50	CAGLIARI	20:16	16,241	Assemini S.Lucia 19:53/54 - Assemini 19:56/57 - Assemini Carmine 19:59/20:00 - Cagliari Elmas 20:03/04 - Elmas Aeroporto 20:06/07 - Cagliari S.Gilla 20:11/12	187	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso Sa e F																						

REG	20839	OLBIA	18:38	OZIERI CHILIVANI	19:49	70,506	Olbia Terranova 18:40/41 - Su Canale 18:52/53 - Monti Telti 19:02/03 - Berchidda 19:16/17 - Oschiri 19:26/31	62	Circola festivi	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a OZIERI CHILIVANI circola FES	4371,372	01:11:00	73:22:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	43	fino a 159 posti	\	\	\	\	31	fino a 159 posti	Bus
REG	20840	OZIERI CHILIVANI	11:05	OLBIA	12:11	70,506	Oschiri 11:22/23 - Berchidda 11:32/33 - Monti Telti 11:46/47 - Olbia Terranova 12:05/06	62	Circola festivi	da OZIERI CHILIVANI a OLBIA TERRANOVA circola FES da OLBIA TERRANOVA a OZIERI CHILIVANI circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26	4371,372	01:06:00	68:12:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	18	fino a 159 posti	\	\	\	\	29	fino a 159 posti	Bus
REG	20843	CAGLIARI ELMAS	07:35	CAGLIARI	07:45	7,928	Elmas Aeroporto 7:37/38	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	0	202	\	\	\	\	14	fino a 159 posti	\	\	\	\	2	fino a 159 posti	Treno
REG	20844	CAGLIARI	07:15	CAGLIARI ELMAS	07:25	7,928	Elmas Aeroporto 7:20/21	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	0	202	\	\	\	\	30	fino a 159 posti	\	\	\	\	5	fino a 159 posti	Treno
REG	20845	CAGLIARI ELMAS	08:38	CAGLIARI	08:48	7,928	Elmas Aeroporto 8:40/41	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	7	fino a 159 posti	6	fino a 159 posti	\	\	46	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20846	CAGLIARI	08:18	CAGLIARI ELMAS	08:28	7,928	Elmas Aeroporto 8:23/24	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	18	fino a 159 posti	3	fino a 159 posti	\	\	55	fino a 159 posti	23	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20847	CAGLIARI ELMAS	10:35	CAGLIARI	10:45	7,928	Elmas Aeroporto 10:37/38	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	4	fino a 159 posti	\	\	\	\	12	fino a 159 posti	Treno
REG	20848	CAGLIARI	10:15	CAGLIARI ELMAS	10:25	7,928	Elmas Aeroporto 10:20/21	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	4	fino a 159 posti	\	\	\	\	21	fino a 159 posti	Treno
REG	20849	CAGLIARI ELMAS	09:35	CAGLIARI	09:45	7,928	Elmas Aeroporto 9:37/38	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	5	fino a 159 posti	\	\	\	\	25	fino a 159 posti	Treno
REG	20850	CAGLIARI	09:15	CAGLIARI ELMAS	09:25	7,928	Elmas Aeroporto 9:20/21	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	5	fino a 159 posti	\	\	\	\	55	fino a 159 posti	Treno
REG	20851	CAGLIARI ELMAS	10:35	CAGLIARI	10:45	7,928	Elmas Aeroporto 10:37/38	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	3	fino a 159 posti	27	fino a 159 posti	\	\	10	fino a 159 posti	16	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20852	CAGLIARI	10:15	CAGLIARI ELMAS	10:25	7,928	Elmas Aeroporto 10:20/21	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	7	fino a 159 posti	8	fino a 159 posti	\	\	26	fino a 159 posti	21	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20853	CAGLIARI ELMAS	12:00	CAGLIARI	12:10	7,928	Elmas Aeroporto 12:02/03	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	2	fino a 159 posti	1	fino a 159 posti	\	\	34	fino a 159 posti	22	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20854	CAGLIARI	11:40	CAGLIARI ELMAS	11:50	7,928	Elmas Aeroporto 11:45/46	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	15	fino a 159 posti	9	fino a 159 posti	\	\	23	fino a 159 posti	16	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20855	CAGLIARI ELMAS	13:35	CAGLIARI	13:45	7,928	Elmas Aeroporto 13:37/38	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	6	fino a 159 posti	3	fino a 159 posti	\	\	9	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20856	CAGLIARI	13:15	CAGLIARI ELMAS	13:25	7,928	Elmas Aeroporto 13:20/21	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	6	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	\	\	17	fino a 159 posti	6	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20857	CAGLIARI ELMAS	13:35	CAGLIARI	13:45	7,928	Elmas Aeroporto 13:37/38	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	1	fino a 159 posti	\	\	\	\	8	fino a 159 posti	Treno
REG	20858	CAGLIARI	13:15	CAGLIARI ELMAS	13:25	7,928	Elmas Aeroporto 13:20/21	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	17	fino a 159 posti	\	\	\	\	31	fino a 159 posti	Bus
REG	20859	CAGLIARI ELMAS	15:40	CAGLIARI	15:50	7,928	Elmas Aeroporto 15:42/43	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	6	fino a 159 posti	3	fino a 159 posti	\	\	10	fino a 159 posti	25	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20860	CAGLIARI	15:15	CAGLIARI ELMAS	15:25	7,928	Elmas Aeroporto 15:20/21	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	13	fino a 159 posti	8	fino a 159 posti	\	\	17	fino a 159 posti	34	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20861	CAGLIARI ELMAS	15:35	CAGLIARI	15:45	7,928	Elmas Aeroporto 15:37/38	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	8	fino a 159 posti	\	\	\	\	14	fino a 159 posti	Treno
REG	20862	CAGLIARI	15:15	CAGLIARI ELMAS	15:25	7,928	Elmas Aeroporto 15:20/21	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	16	fino a 159 posti	\	\	\	\	19	fino a 159 posti	Treno
REG	20863	CAGLIARI ELMAS	17:35	CAGLIARI	17:45	7,928	Elmas Aeroporto 17:37/38	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	9	fino a 159 posti	\	\	\	\	2	fino a 159 posti	Treno
REG	20864	CAGLIARI	16:05	CAGLIARI ELMAS	16:15	7,928	Elmas Aeroporto 16:10/11	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	11	fino a 159 posti	12	fino a 159 posti	\	\	21	fino a 159 posti	25	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20865	CAGLIARI ELMAS	16:25	CAGLIARI	16:35	7,928	Elmas Aeroporto 16:27/28	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	0	fino a 159 posti	1	fino a 159 posti	\	\	11	fino a 159 posti	2	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20866	CAGLIARI	17:15	CAGLIARI ELMAS	17:25	7,928	Elmas Aeroporto 17:20/21	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	15	fino a 159 posti	\	\	\	\	20	fino a 159 posti	Treno
REG	20867	CAGLIARI ELMAS	17:25	CAGLIARI	17:35	7,928	Elmas Aeroporto 17:27/28	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	6	fino a 159 posti	5	fino a 159 posti	\	\	24	fino a 159 posti	18	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20868	CAGLIARI	17:05	CAGLIARI ELMAS	17:15	7,928	Elmas Aeroporto 17:10/11	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	20	fino a 159 posti	15	fino a 159 posti	\	\	15	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20869	CAGLIARI ELMAS	17:50	CAGLIARI	18:00	7,928	Elmas Aeroporto 17:52/53	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	19	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	\	\	20	fino a 159 posti	14	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20870	CAGLIARI	17:30	CAGLIARI ELMAS	17:40	7,928	Elmas Aeroporto 17:35/36	302	Circola feriali	Circola nei feriali	2394,256	00:10:00	50:20:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	16	fino a 159 posti	17	fino a 159 posti	\	\	11	fino a 159 posti	9	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20871	CAGLIARI ELMAS	18:50	CAGLIARI	19:00	7,928	Elmas Aeroporto 18:52/53	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	\	2	fino a 159 posti	\	\	\	\	24	fino a 159 posti	Treno
REG	20872	CAGLIARI	18:30	CAGLIARI ELMAS	18:40	7,928	Elmas Aeroporto 18:35/36	62	Circola festivi	Circola nei festivi	491,536	00:10:00	10:20:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	\	4	fino a 159 posti	\	\	\	\	18	fino a 159 posti	Bus
REG	20874	CAGLIARI	20:00	DECIMOMANNU	20:26	16,241	Cagliari S.Gilla 20:02/03 - Elmas Aeroporto 20:07/08 - Cagliari Elmas 20:10/11 - Assemini Carmine 20:15/16 - Assemini 20:18/19 - Assemini S.Lucia 20:21/22	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:26:00	130:52:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	2	fino a 159 posti	9	fino a 159 posti	\	\	24	fino a 159 posti	10	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	20877	PORTO TORRES MARITTIMA	07:18	SASSARI	07:36	19,342	PORTO TORRES 7:20/21	364	Circola sempre	Circola sempre	7040,488	00:18:00	109:12:00	Blues	Blues	oltre 278 posti	\	300	0	3	fino a 159 posti	22	fino a 159 posti	2	fino a 159 posti	4	fino a 159 posti	12	fino a 159 posti	1	fino a 159 posti	Bus
REG	20878	SASSARI	06:50	PORTO TORRES MARITTIMA	07:07	19,342	PORTO TORRES 7:04/05	364	Circola sempre	Circola sempre	7040,488	00:17:00	103:08:00	Blues	Blues	oltre 278 posti	\	300	0	40	fino a 159 posti	1	fino a 159 posti	1	fino a 159 posti	0	fino a 159 posti	7	fino a 159 posti	1	fino a 159 posti	Bus
REG	20879	PORTO TORRES MARITTIMA	09:52	SASSARI	10:10	19,342	PORTO TORRES 9:54/55	302	Circola feriali	Circola nei feriali	5841,284	00:18:00	90:36:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	7	fino a 159 posti	6	fino a 159 posti	\	\	18	fino a 159 posti	12	fino a 159 posti	\	\	Bus
REG	20880	SASSARI	08:39	PORTO TORRES MARITTIMA	08:56	19,342	PORTO TORRES 8:52/53	62	Circola festivi	Circola nei festivi	1199,204	00:17:00	17:34:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	\	0	fino a 159 posti	\	\	\	\	1	fino a 159 posti	Bus
REG	20881	PORTO TORRES MARITTIMA	14:15	SASSARI	14:33	19,342	PORTO TORRES 14:17/18	225	Circola feriali	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso FES	4351,95	00:18:00	67:30:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	11	fino a 159 posti	15	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	20882	SASSARI	13:45	PORTO TORRES MARITTIMA	14:04	19,342	PORTO TORRES 14:00/01	225	Circola feriali	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso FES	4351,95	00:19:00	71:15:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	25	fino a 159 posti	25	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	20883	PORTO TORRES MARITTIMA	16:05	SASSARI	16:23	19,342	PORTO TORRES 16:07/08	225	Circola feriali	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso FES	4351,95	00:18:00	67:30:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	1	fino a 159 posti	0	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	20884	SASSARI	15:31	PORTO TORRES MARITTIMA	15:50	19,342	PORTO TORRES 15:46/47	225	Circola feriali	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso FES	4351,95	00:19:00	71:15:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	1	fino a 159 posti	6	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	Bus
REG	20885	PORTO TORRES MARITTIMA	18:30																													

REG	21221	ORISTANO	05:25	CAGLIARI	06:43	93,03	Marrubiu Terr.Ar 5:35/36 - Uras Mogoro 5:42/43 - San Gavino 5:54/55 - Samassi Serrenti 6:04/05 - Serramanna Nuram 6:10/11 - Villasor 6:15/16 - DECIMOMANNU 6:28/29 - Elmas Aeroporto 6:36/37	364	Circola sempre				33862,92	01:18:00	473:12:00	DMU/minuetto	CAF TD/atr 365	fino a 159 posti	tra 160 e 278 posti	145	202	165	tra 160 e 278 posti	49	fino a 159 posti	29	fino a 159 posti	105	fino a 159 posti	43	fino a 159 posti	55	fino a 159 posti	Treno Bus + treno nei festivi
REG	21222	CAGLIARI	10:10	ORISTANO	11:38	93,03	Elmas Aeroporto 10:18/19 - Cagliari Elmas 10:18/24 - DECIMOMANNU 10:27/28 - Villasor 10:34/35 - Serramanna Nuram 10:44/45 - Samassi Serrenti 10:50/51 - San Gavino 10:59/11:00 - Pabillonis 11:07/12 [M] - Uras Mogoro 11:19/20 - Marrubiu Terr.Ar 11:26/27	62	Circola festivi	Circola nei festivi	5767,86	01:28:00	90:56:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	47	fino a 159 posti	\	\	\	\	74	fino a 159 posti	Treno		
REG	21223	MACOMER	05:35	CAGLIARI	07:40	152,737	Borore 5:46/47 - Abbasanta 5:56/57 - Paulliatino 6:03/04 - Oristano 6:23/25 - Marrubiu Terr.Ar 6:35/36 - Uras Mogoro 6:43/44 - San Gavino 6:56/57 - DECIMOMANNU 7:20/21 - Elmas Aeroporto 7:30/31	302	Circola feriali	Circola nei feriali	46126,574	02:05:00	629:10:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	219	oltre 278 posti	71	fino a 159 posti	\	\	279	oltre 278 posti	53	fino a 159 posti	\	\	Treno		
REG	21224	CAGLIARI	11:10	ORISTANO	12:32	93,03	Elmas Aeroporto 11:15/16 - Cagliari Elmas 11:18/19 - Assemini 11:23/24 - DECIMOMANNU 11:28/29 - Villasor 11:35/36 - Serramanna Nuram 11:45/46 - Samassi Serrenti 11:51/52 - San Gavino 12:00/01 - Uras Mogoro 12:12/13 - Marrubiu Terr.Ar 12:19/20	62	Circola festivi	Circola nei festivi	5767,86	01:22:00	84:44:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	52	fino a 159 posti	\	\	\	\	61	fino a 159 posti	Treno + bus		
REG	21225	MACOMER	06:35	CAGLIARI	08:43	152,737	Borore 6:46/47 - Abbasanta 6:57/58 - Paulliatino 7:04/05 - Solarussa 7:19/20 - Oristano 7:28/30 - Marrubiu Terr.Ar 7:40/41 - Uras Mogoro 7:47/48 - San Gavino 7:59/8:00 - DECIMOMANNU 8:25/26 - Elmas Aeroporto 8:35/36	302	Circola feriali	Circola nei feriali	46126,574	02:08:00	644:16:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	238	oltre 278 posti	56	fino a 159 posti	\	\	155	fino a 159 posti	79	fino a 159 posti	\	\	Bus + treno		
REG	21226	CAGLIARI	11:07	ORISTANO	12:32	93,03	Elmas Aeroporto 11:12/13 - Cagliari Elmas 11:16/17 - Assemini 11:21/22 - DECIMOMANNU 11:26/27 - Villasor 11:33/34 - Serramanna Nuram 11:44/45 - Samassi Serrenti 11:51/52 - San Gavino 12:01/02 - Uras Mogoro 12:12/13 - Marrubiu Terr.Ar 12:19/20	302	Circola feriali	Circola nei feriali	28095,06	01:25:00	427:50:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	47	fino a 159 posti	44	fino a 159 posti	\	\	52	fino a 159 posti	91	fino a 159 posti	\	\	Treno + bus		
REG	21227	MACOMER	06:40	CAGLIARI	08:49	152,737	Borore 6:50/51 - Abbasanta 6:59/7:00 - Paulliatino 7:06/07 - Solarussa 7:20/21 - Oristano 7:29/30 - Marrubiu Terr.Ar 7:40/41 - Uras Mogoro 7:47/48 - San Gavino 7:59/8:00 - Samassi Serrenti 8:09/10 - Serramanna Nuram 8:15/16 - Villasor 8:20/21 - DECIMOMANNU 8:33/34 - Elmas Aeroporto 8:42/43	62	Circola festivi	Circola nei festivi	9469,694	02:09:00	133:18:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	\	437	oltre 278 posti	\	\	\	\	66	fino a 159 posti	Bus + treno		
REG	21228	CAGLIARI	15:22	ORISTANO	16:37	93,03	Elmas Aeroporto 15:28/29 - DECIMOMANNU 15:36/37 - San Gavino 16:04/05 - Uras Mogoro 16:16/17 - Marrubiu Terr.Ar 16:23/24	302	Circola feriali	Circola nei feriali	28095,06	01:15:00	377:30:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	109	fino a 159 posti	46	fino a 159 posti	\	\	110	fino a 159 posti	61	fino a 159 posti	\	\	Treno + bus		
REG	21229	ORISTANO	09:30	CAGLIARI	10:52	93,03	Marrubiu Terr.Ar 9:41/42 - Uras Mogoro 9:48/49 - San Gavino 10:00/01 - Samassi Serrenti 10:09/10 - Serramanna Nuram 10:15/16 - Villasor 10:20/21 - DECIMOMANNU 10:33/34 - Cagliari Elmas 10:40/41 - Elmas Aeroporto 10:43/45	302	Circola feriali	Circola nei feriali	28095,06	01:22:00	412:44:00	Swing	\	fino a 159 posti	\	159	0	119	fino a 159 posti	108	fino a 159 posti	\	\	93	fino a 159 posti	56	fino a 159 posti	\	\	Bus + treno		
REG	21230	CAGLIARI	17:08	ORISTANO	18:29	93,03	Elmas Aeroporto 17:13/14 - Cagliari Elmas 17:16/17 - Assemini 17:21/22 - DECIMOMANNU 17:26/27 - Villasor 17:33/34 - Serramanna Nuram 17:43/44 - Samassi Serrenti 17:49/50 - San Gavino 17:59/18:00 - Uras Mogoro 18:10/11 - Marrubiu Terr.Ar 18:17/18	62	Circola festivi	Circola nei festivi	5767,86	01:21:00	83:42:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	283	oltre 278 posti	\	\	\	\	97	fino a 159 posti	Treno + bus		
REG	21231	ORISTANO	13:30	CAGLIARI	14:43	93,03	Marrubiu Terr.Ar 13:40/41 - Uras Mogoro 13:47/48 - San Gavino 13:59/14:00 - DECIMOMANNU 14:26/27 - Elmas Aeroporto 14:34/35	302	Circola feriali	Circola nei feriali	28095,06	01:13:00	367:26:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	100	fino a 159 posti	63	fino a 159 posti	\	\	73	fino a 159 posti	55	fino a 159 posti	\	\	Bus + treno		
REG	21232	CAGLIARI	17:20	MACOMER	19:38	152,737	Elmas Aeroporto 17:25/26 - Cagliari Elmas 17:28/29 - Assemini 17:33/34 - DECIMOMANNU 17:38/39 - Villasor 17:46/47 - Serramanna Nuram 17:56/57 - Samassi Serrenti 18:03/04 - San Gavino 18:13/14 - Uras Mogoro 18:24/25 - Marrubiu Terr.Ar 18:33/33 - Oristano 18:45/48 - Paulliatino 19:08/09 - Abbasanta 19:16/17	302	Circola feriali	Circola nei feriali	46126,574	02:18:00	694:36:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	235	oltre 278 posti	98	fino a 159 posti	\	\	140	fino a 159 posti	86	fino a 159 posti	\	\	Treno + bus		
REG	21233	ORISTANO	14:30	CAGLIARI	15:57	93,03	Marrubiu Terr.Ar 14:40/41 - Uras Mogoro 14:47/48 - San Gavino 14:59/15:00 - Samassi Serrenti 15:09/10 - Serramanna Nuram 15:15/16 - Villasor 15:21/22 - DECIMOMANNU 15:34/35 - Assemini 15:38/40 - Cagliari Elmas 15:45/46 - Elmas Aeroporto 15:49/50	62	Circola festivi	Circola nei festivi	5767,86	01:27:00	89:54:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	85	fino a 159 posti	\	\	\	\	47	fino a 159 posti	Treno		
REG	21234	CAGLIARI	19:15	MACOMER	21:34	152,737	Elmas Aeroporto 19:20/21 - Cagliari Elmas 19:23/24 - Assemini 19:28/29 - DECIMOMANNU 19:33/34 - Villasor 19:40/41 - Serramanna Nuram 19:50/51 - Samassi Serrenti 19:57/58 - San Gavino 20:08/09 - Uras Mogoro 20:20/21 - Marrubiu Terr.Ar 20:27/28 - Oristano 20:39/40 - Abbasanta 21:06/11 - Borore 21:20/21	62	Circola festivi	Circola nei festivi	9469,694	02:19:00	143:38:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	\	128	fino a 159 posti	\	\	\	\	94	fino a 159 posti	Treno + bus		
REG	21235	ORISTANO	15:30	CAGLIARI	16:53	93,03	Marrubiu Terr.Ar 15:41/42 - Uras Mogoro 15:47/48 - San Gavino 15:58/59 - Samassi Serrenti 16:07/08 - Serramanna Nuram 16:12/13 - Villasor 16:18/19 - DECIMOMANNU 16:30/31 - Assemini 16:35/36 - Cagliari Elmas 16:41/42 - Elmas Aeroporto 16:45/46	62	Circola festivi	Circola nei festivi	5767,86	01:23:00	85:46:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	142	fino a 159 posti	\	\	\	\	32	fino a 159 posti	Bus + treno		
REG	21236	CAGLIARI	19:15	MACOMER	21:56	152,737	Elmas Aeroporto 19:24/25 - Assemini 19:29/30 - DECIMOMANNU 19:34/35 - Villasor 19:41/42 - Serramanna Nuram 19:51/52 - Samassi Serrenti 19:57/58 - San Gavino 20:09/10 - Uras Mogoro 20:21/22 - Marrubiu Terr.Ar 20:28/29 - Sant'Anna 20:36/41 [M] - Oristano 20:51/53 - Solarussa 21:03/08 - Paulliatino 21:24/25 - Abbasanta 21:32/33 - Borore 21:42/43	302	Circola feriali	Circola nei feriali	46126,574	02:41:00	810:22:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	134	fino a 159 posti	150	fino a 159 posti	\	\	203	oltre 278 posti	77	fino a 159 posti	\	\	Treno + bus		
REG	21237	ORISTANO	19:30	CAGLIARI	20:55	93,03	Marrubiu Terr.Ar 19:40/41 - Uras Mogoro 19:47/48 - San Gavino 19:59/20:00 - Samassi Serrenti 20:09/10 - Serramanna Nuram 20:15/16 - Villasor 20:21/22 - DECIMOMANNU 20:33/34 - Assemini 20:38/39 - Cagliari Elmas 20:43/44 - Elmas Aeroporto 20:46/48	62	Circola festivi	Circola nei festivi	5767,86	01:25:00	87:50:00	\	DMU/Minuetto	\	fino a 159 posti	0	145	\	\	\	\	88	fino a 159 posti	\	\	\	\	49	fino a 159 posti	Bus		
REG	21238	CAGLIARI	20:40	ORISTANO	22:08	93,03	Elmas Aeroporto 20:45/46 - DECIMOMANNU 20:54/55 - Villasor 21:01/02 - Serramanna Nuram 21:11/12 - Samassi Serrenti 21:17/18 - San Gavino 21:28/29 - Pabillonis 21:35/40 [M] - Uras Mogoro 21:48/49 - Marrubiu Terr.Ar 21:55/56	302	Circola feriali	Circola nei feriali	28095,06	01:28:00	442:56:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	92	fino a 159 posti	93	fino a 159 posti	\	\	145	fino a 159 posti	70	fino a 159 posti	\	\	Treno + bus		
REG	21239	ORISTANO	19:36	CAGLIARI	20:54	93,03	Marrubiu Terr.Ar 19:46/47 - Uras Mogoro 19:53/54 - San Gavino 20:06/07 - Samassi Serrenti 20:15/16 - Serramanna Nuram 20:21/22 - Villasor 20:26/27 - DECIMOMANNU 20:40/41 - Elmas Aeroporto 20:47/48	302	Circola feriali	Circola nei feriali	28095,06	01:18:00	392:36:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	27	fino a 159 posti	32	fino a 159 posti	\	\	0	fino a 159 posti	53	fino a 159 posti	\	\	Bus		
REG	21240	CAGLIARI	20:40	ORISTANO	22:02	93,03	Elmas Aeroporto 20:45/46 - DECIMOMANNU 20:54/55 - Villasor 21:01/02 - Serramanna Nuram 21:11/12 - Samassi Serrenti 21:18/19 - San Gavino 21:29/30 - Uras Mogoro 21:41/42 - Marrubiu Terr.Ar 21:50/51	62	Circola festivi	Circola nei festivi	5767,86	01:22:00	84:44:00	\	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	0	202	\	\	\	\	77	fino a 159 posti	\	\	\	\	94	fino a 159 posti	Bus		
REG	21241	ORISTANO	08:00	CAGLIARI	09:28	93,03	Marrubiu Terr.Ar 8:12/13 - Uras Mogoro 8:19/20 - San Gavino 8:32/33 - Samassi Serrenti 8:41/42 - Serramanna Nuram 8:47/48 - Villasor 8:52/53 - DECIMOMANNU 9:05/06 - Assemini 9:10/11 - Cagliari Elmas 9:15/16 - Elmas Aeroporto 9:19/20	1	circola l'1/5/26	circola l'1/5/26	93,03	01:28:00	1:28:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	308	oltre 278 posti	\	\	\	\	\	\	\	Bus		
REG	21242	CAGLIARI	06:29	ORISTANO	07:53	93,03	Elmas Aeroporto 6:34/35 - Cagliari Elmas 6:38/39 - Assemini 6:44/45 - DECIMOMANNU 6:49/50 - San Gavino 7:16/17 - Marrubiu Terr.Ar 7:36/41 [M]	1	circola l'1/5/26	circola l'1/5/26	93,03	01:24:00	1:24:00	\	DMU/minuetto	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	12	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	Treno		
REG	21243	ORISTANO	08:42	CAGLIARI	10:19	93,03	Marrubiu Terr.Ar 8:54/55 - Uras Mogoro 9:01/02 - Pabillonis 9:10/14 [C M a]] - San Gavino 9:21/22 - Samassi Serrenti 9:30/31 - Serramanna Nuram 9:36/37 - Villasor 9:42/43 - DECIMOMANNU 9:56/57 - Assemini 10:01/02 - Cagliari Elmas 10:06/07 - Elmas Aeroporto 10:10/11	1	circola l'1/5/26	circola l'1/5/26	93,03	01:37:00	1:37:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	365	oltre 278 posti	\	\	\	\	\	\	\	Treno		
REG	21244	CAGLIARI	08:30	ORISTANO	09:41	93,03	Elmas Aeroporto 8:35/36 - DECIMOMANNU 8:45/46 - San Gavino 9:08/09 - Marrubiu Terr.Ar 9:21/22 - Sant'Anna 9:28/33	1	circola l'1/5/26	circola l'1/5/26	93,03	01:11:00	1:11:00	\	DMU/minuetto	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	39	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	Treno + bus		
REG	21245	ORISTANO	09:50	CAGLIARI	11:25	93,03	Marrubiu Terr.Ar 10:00/01 - Uras Mogoro 10:09/10 - Pabillonis 10:17/22 [M] - San Gavino 10:29/30 - Samassi Serrenti 10:39/40 - Serramanna Nuram 10:45/46 - Villasor 10:50/51 - DECIMOMANNU 11:04/05 - Assemini 11:09/10 - Cagliari Elmas 11:14/15 - Elmas Aeroporto 11:17/18	1	circola l'1/5/26	circola l'1/5/26	93,03	01:35:00	1:35:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	500	oltre 278 posti	\	\	\	\	\	\	\	Bus		
REG	21246	CAGLIARI	16:00	ORISTANO	17:33	93,03	Elmas Aeroporto 16:05/06 - Cagliari Elmas 16:08/09 - DECIMOMANNU 16:17/18 - Villasor 16:25/26 - Serramanna Nuram 16:36/37 - Samassi Serrenti 16:43/44 - San Gavino 16:54/55 - Uras Mogoro 17:08/13 [C a]] - Marrubiu Terr.Ar 17:19/20	1	circola l'1/5/26	circola l'1/5/26	93,03	01:33:00	1:33:00	\	Blues	\	oltre 278 posti	0	300	\	\	\	505	oltre 278 posti	\	\	\	\	\	\	\	Treno + bus		
REG	22050	CAGLIARI	14:53	S.GAVINO	15:48	49,621	Elmas Aeroporto 14:58/59 - Cagliari Elmas 15:01/02 - Assemini 15:06/07 - DECIMOMANNU 15:12/13 - Villasor 15:20/21 - Serramanna Nuram 15:30/31 - Samassi Serrenti 15:37/38	1	circola l'1/5/26	circola l'1/5/26	49,621	00:55:00	0:55:00	\	DMU/minuetto	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	110	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	Treno		
REG	22051	S.GAVINO	16:10	CAGLIARI	17:10	49,621	Samassi Serrenti 16:21/22 - Serramanna Nuram 16:27/28 - Villasor 16:33/34 - DECIMOMANNU 16:46/47 - Assemini 16:51/52 - Cagliari Elmas 16:57/58 - Elmas Aeroporto 17:01/02	1	circola l'1/5/26	circola l'1/5/26	49,621	01:00:00	1:00:00	\	DMU/minuetto	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	33	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	Treno		
REG	22052	CAGLIARI	17:50	S.GAVINO	18:45	49,621	Elmas Aeroporto 17:55/56 - Cagliari Elmas 17:58/59 - Assemini 18:03/04 - DECIMOMANNU 18:08/09 - Villasor 18:17/18 - Serramanna Nuram 18:27/28 - Samassi Serrenti 18:34/35	1	circola l'1/5/26	circola l'1/5/26	49,621	00:55:00	0:55:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	\	\	\	182	tra 160 e 278 posti	\	\	\	\	\	\	\	Treno		
REG	22053	S.GAVINO	19:20	CAGLIARI	20:18	49,621	Samassi Serrenti 19:30/31 - Serramanna Nuram 19:36/37 - Villasor 19:42/43 - DECIMOMANNU 19:55/56 - Assemini 20:00/01 - Cagliari Elmas 20:06/07 - Elmas Aeroporto 20:10/11	1	circola l'1/5/26	circola l'1/5/26	49,621	00:58:00	0:58:00	\	DMU/minuetto	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	26	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	Treno		
REG	22054	CAGLIARI	05:35	S.GAVINO	06:25	49,621	Elmas Aeroporto 5:40/41 - DECIMOMANNU 5:49/50 - Villasor 5:57/58 - Serramanna Nuram 6:07/08 - Samassi Serrenti 6:14/15	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:50:00	251:40:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	20	fino a 159 posti													

REG	22068	CAGLIARI	14:00	S.GAVINO	14:50	49,621	Elmas Aeroporto 14:05/06 - DECIMOMANNU 14:14/15 - Villasor 14:22/23 - Serramanna Nuram 14:32/33 - Samassi Serrenti 14:39/40	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:50:00	251:40:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	129	fino a 159 posti	140	fino a 159 posti	\	\	78	fino a 159 posti	40	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	22069	S.GAVINO	15:28	CAGLIARI	16:20	49,621	Samassi Serrenti 15:36/37 - Serramanna Nuram 15:42/43 - Villasor 15:47/48 - DECIMOMANNU 16:00/01 - Elmas Aeroporto 16:11/12	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:52:00	261:44:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	26	fino a 159 posti	64	fino a 159 posti	\	\	30	fino a 159 posti	61	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	22070	CAGLIARI	14:53	S.GAVINO	15:43	49,621	Elmas Aeroporto 14:58/59 - DECIMOMANNU 15:07/08 - Villasor 15:15/16 - Serramanna Nuram 15:25/26 - Samassi Serrenti 15:32/33	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:50:00	251:40:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	118	fino a 159 posti	58	fino a 159 posti	\	\	59	fino a 159 posti	25	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	22071	S.GAVINO	16:10	CAGLIARI	17:01	49,621	Samassi Serrenti 16:19/20 - Serramanna Nuram 16:25/26 - Villasor 16:31/32 - DECIMOMANNU 16:44/45 - Elmas Aeroporto 16:52/53	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:51:00	256:42:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	43	fino a 159 posti	72	fino a 159 posti	\	\	36	fino a 159 posti	50	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	22072	CAGLIARI	16:00	S.GAVINO	16:50	49,621	Elmas Aeroporto 16:05/06 - DECIMOMANNU 16:15/16 - Villasor 16:23/24 - Serramanna Nuram 16:33/34 - Samassi Serrenti 16:40/41	187	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	9279,127	00:50:00	155:50:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	75	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Treno
REG	22073	S.GAVINO	17:20	CAGLIARI	18:10	49,621	Samassi Serrenti 17:28/29 - Serramanna Nuram 17:34/35 - Villasor 17:39/40 - DECIMOMANNU 17:53/54 - Elmas Aeroporto 18:02/03	187	Circola feriali escluso sabato e festivi	circola dal 14/12/25 al 14/6 e dal 14/9 al 12/12/26; soppresso Sa e FES	9279,127	00:50:00	155:50:00	Blues	\	oltre 278 posti	\	300	0	32	fino a 159 posti	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Treno
REG	22074	CAGLIARI	17:55	S.GAVINO	18:45	49,621	Elmas Aeroporto 18:00/01 - DECIMOMANNU 18:09/10 - Villasor 18:17/18 - Serramanna Nuram 18:27/28 - Samassi Serrenti 18:34/35	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:50:00	251:40:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	128	fino a 159 posti	53	fino a 159 posti	\	\	102	fino a 159 posti	51	fino a 159 posti	\	\	Treno + bus
REG	22075	S.GAVINO	19:30	CAGLIARI	20:21	49,621	Samassi Serrenti 19:39/40 - Serramanna Nuram 19:45/46 - Villasor 19:51/52 - DECIMOMANNU 20:05/06 - Elmas Aeroporto 20:13/14	302	Circola feriali	Circola nei feriali	14985,542	00:51:00	256:42:00	CAF TD/atr 365	\	tra 160 e 278 posti	\	202	0	25	fino a 159 posti	28	fino a 159 posti	\	\	87	fino a 159 posti	75	fino a 159 posti	\	\	Treno
REG	94919	OLBIA	15:55	OZIERI CHILIVANI	17:10	70,506	Olbia Terranova 15:57/58 - Enas 16:07/14 [C M (a)] - Su Canale 16:18/19 - Monti Telti 16:28/29 - Berchidda 16:41/42 - Oschiri 16:49/50	62	Circola festivi	da OLBIA a OLBIA TERRANOVA circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26 da OLBIA TERRANOVA a OZIERI CHILIVANI circola FES	4371,372	01:15:00	77:30:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	30	fino a 159 posti	\	\	\	\	33	\	Bus
REG	94924	OZIERI CHILIVANI	19:13	OLBIA	20:16	70,506	Oschiri 19:29/30 - Berchidda 19:38/39 - Monti Telti 19:51/52 - Su Canale 19:59/20:00 - Olbia Terranova 20:11/12	62	Circola festivi	da OZIERI CHILIVANI a OLBIA TERRANOVA circola FES da OLBIA TERRANOVA a OLBIA circola FES; soppresso dal 14/12/25 al 31/1/26	4371,372	01:03:00	65:06:00	\	Swing	\	fino a 159 posti	0	159	\	\	\	\	17	fino a 159 posti	\	\	\	\	4	fino a 159 posti	Bus
REG	6013	DECIMOMANNU	05:50	CAGLIARI	06:12	16,241	Assemini 5:54/55 - Cagliari Elmas 5:59/6:00 - Elmas Aeroporto 6:02/03 - Cagliari S.Gilla 6:07/08	302	Circola feriali	Circola nei feriali	4904,782	00:22:00	110:44:00	DMU/minuetto	\	fino a 159 posti	\	145	0	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Treno

Linea Olbia Terranova - Golfo Aranci									
Numero Servizio Sostitutivo	Stazione di Origine	ora part.	Stazione di Destinazione	ora arr.	Km relazione	N. Fermate intermedie	Periodicità	Giorni di effettuazione	Bus*Km di servizio
CA152	OLBIA TERRANOVA	14:20	GOLFO ARANCI	15:01	29	2	Si effettua nei lavorativi dal 15.12.2025 al 31.01.2026	38	29
CA291	GOLFO ARANCI	10:50	OLBIA TERRANOVA	11:32	28	2	Si effettua nei lavorativi dal 15.12.2025 al 31.01.2026	38	28
TOTALE GIORNI e BUS*KM anno 2026								76	2.166

TOTALE COMPLESSIVO: GIORNI e BUS*KM anno 2026	76	2.166
--	-----------	--------------

ALLEGATO 1 c - SARDEGNA - Servizi garantiti in caso di sciopero giorni feriali				
Linea Cagliari - Olbia				
N° Treno	Stazione di Partenza	Ora Part.	Stazione di Arrivo	Note
4750	Cagliari	6:22	Macomer	Si effettua nei lavorativi fino al 31/1.
4758	Macomer	18:19	Olbia Terranova	Si effettua nei lavorativi fino al 31/1.
4757	Olbia Terranova	18:00	Oristano	Si effettua nei lavorativi fino al 31/1.
4755	Oristano	18:48	Cagliari	Si effettua nei lavorativi fino al 31/1.
Linea Cagliari - Decimomannu				
N° Treno	Stazione di Partenza	Ora Part.	Stazione di Arrivo	Note
6144	Cagliari	6:05	Decimomannu	
6370	Cagliari	6:40	Decimomannu	
20802	Cagliari	7:00	Decimomannu	
6372	Cagliari	7:22	Decimomannu	
20804	Cagliari	7:50	Decimomannu	
20846	Cagliari	8:18	Cagliari-Elmas	
6380	Cagliari	18:40	Decimomannu	
20822	Cagliari	18:50	Decimomannu	Si effettua nei lavorativi escluso il sabato.
20845	Cagliari-Elmas	8:38	Cagliari	
6145	Decimomannu	7:00	Cagliari	
6371	Decimomannu	7:25	Cagliari	
20803	Decimomannu	7:43	Cagliari	
6373	Decimomannu	8:00	Cagliari	
20805	Decimomannu	8:30	Cagliari	
6381	Decimomannu	19:18	Cagliari	
20823	Decimomannu	19:50	Cagliari	Si effettua nei lavorativi escluso il sabato.
Linea Cagliari - San Gavino - Oristano - Macomer				
N° Treno	Stazione di Partenza	Ora Part.	Stazione di Arrivo	Note
22056	Cagliari	6:00	S. Gavino	
6080	Cagliari	6:30	S. Gavino	
22058	Cagliari	6:55	S. Gavino	
21232	Cagliari	17:20	Oristano	L'orario di partenza potrebbe essere posticipato alle ore 18:00
22074	Cagliari	17:55	S. Gavino	L'orario di partenza potrebbe essere posticipato alle ore 18:00
6102	Cagliari	19:32	S. Gavino	Può essere sostituito con bus
21225	Macomer	6:35	Cagliari	
21239	Oristano	19:36	Cagliari	
6081	S. Gavino	6:20	Cagliari	
22055	S. Gavino	6:35	Cagliari	Può essere sostituito con bus
22057	S. Gavino	7:05	Cagliari	
6083	S. Gavino	7:40	Cagliari	
22059	S. Gavino	8:10	Cagliari	
22075	S. Gavino	19:30	Cagliari	
Linea Golfo Aranci-Olbia-Ozieri Chilivani-Sassari-P.Torres M.ma				
N° Treno	Stazione di Partenza	Ora Part.	Stazione di Arrivo	Note
CA002	Golfo Aranci	6:55	Olbia Terranova	
CA012	Golfo Aranci	19:15	Olbia Terranova	Si effettua giornalmente.
CA001	Olbia Terranova	6:40	Golfo Aranci	
CA011	Olbia Terranova	18:50	Golfo Aranci	Si effettua giornalmente.

Atto di Proroga al Contratto di Servizio Regione Autonoma della Sardegna – Trenitalia Periodo 1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030

5168	Ozieri-Chilivani	6:45	Sassari	
5164	Ozieri-Chilivani	19:03	Sassari	
20877	Porto Torres M.ma	7:18	Sassari	
5285	Sassari	6:00	Olbia Terranova	
20878	Sassari	6:50	Porto Torres M.ma	
5163	Sassari	8:18	Ozieri-Chilivani	
5169	Sassari	18:15	Ozieri-Chilivani	
Linea Olbia - Macomer				
N° Treno	Stazione di Partenza	Ora Part.	Stazione di Arrivo	Note
4791	Olbia Terranova	5:41	Macomer	Si effettua nei lavorativi fino al 31/1.; L'orario di partenza potrebbe essere posticipato alle ore 06:00

SARDEGNA - Servizi garantiti in caso di sciopero giorni festivi				
N° Treno	Stazione di Partenza	Ora Part.	Stazione di Arrivo	Note
20802	Cagliari	7:00	Decimomannu	
4827	Sassari	7:04	Oristano	
20844	Cagliari	7:15	Cagliari Elmas	
6382	Cagliari	7:22	Decimomannu	
21227	Oristano	7:30	Cagliari	
20843	Cagliari Elmas	7:35	Cagliari	
6116	Cagliari	7:40	San Gavino	
20803	Decimomannu	7:43	Cagliari	
5160	Ozieri - Chilivani	7:45	Sassari	
6383	Decimomannu	7:55	Cagliari	
6384	Cagliari	8:10	Decimomannu	
5165	Sassari	8:26	Ozieri - Chilivani	
6117	San Gavino	8:45	Cagliari	
6385	Decimomannu	8:55	Cagliari	
20850	Cagliari	9:15	Cagliari Elmas	
20849	Cagliari Elmas	9:35	Cagliari	
4760	Cagliari	18:10	Oristano	
20872	Cagliari	18:30	Cagliari Elmas	
20839	Olbia Terranova	18:35	Ozieri - Chilivani	
6138	Cagliari	18:40	San Gavino	
4939	Oristano	18:41	Cagliari	
20871	Cagliari Elmas	18:50	Cagliari	
CA011	Olbia Terranova	18:50	Golfo Aranci	Circola dal 01 ottobre 2025 al 31 gennaio 2026
4839	Sassari	19:04	Ozieri - Chilivani	
94924	Ozieri - Chilivani	19:13	Olbia Terranova	
21234	Cagliari	19:15	Oristano	
CA012	Golfo Aranci	19:15	Olbia Terranova	Circola dal 01 ottobre 2025 al 31 gennaio 2026
21237	Oristano	19:30	Cagliari	
6038	Cagliari	19:40	San Gavino	
6139	San Gavino	19:45	Cagliari	
5166	Ozieri - Chilivani	19:54	Sassari	

ALLEGATO 2

SERVIZI CONNESSI AL TRASPORTO

I titoli di viaggio (biglietti e abbonamenti) possono essere acquistati presso le biglietterie di stazione, le self-service, i Punti Vendita Terzi autorizzati (incluse le agenzie di viaggio), il sito Trenitalia, l'App Trenitalia, il canale di vendita TAP&TAP e le Online Travel Agency (OLTA).

Allo scopo di rispondere in modo più efficace alle esigenze della clientela e considerata la Delibera ART 16/2018, nel corso degli anni 2026-2030 i diversi canali di vendita potranno subire delle modifiche/integrazioni, che saranno previste nel Piano di intervento per la vendita e l'informazione di cui all'allegato 14 dell'Atto.

Al riguardo si rappresenta che il Piano Economico Finanziario (PEF), posto a base del presente Atto, prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta ed un potenziamento dei canali di vendita alternativi (quali self service, Punti Vendita Terzi autorizzati, sito Trenitalia, App Trenitalia), anche alla luce della progressiva digitalizzazione dei canali di acquisto dei titoli di viaggio.

Di seguito si riportano le consistenze, al 1° gennaio 2026, della rete di vendita di cui al PEF.

L'efficientamento descritto nel PEF potrà prevedere la revisione dell'attuale reticolo di vendita, anche in funzione delle evoluzioni tecnologiche dei canali di acquisto.

1. Biglietterie

L'elenco delle biglietterie attive e gestite da Trenitalia con proprio personale, oggetto del presente Atto, al 1° gennaio 2026, è riportato di seguito (tabella 1).

Tabella 1

Stazioni	Biglietteria: numero di sportelli	Orario di apertura degli sportelli	Giorni di apertura
CAGLIARI	2	06:10 – 13:21 13:16 – 20:27	7/7
OLBIA	1	5:30 – 12:41 13:06 – 20:17	7/7
ORISTANO	1	06:10 – 13:21 13:46 – 20:57	7/7
SASSARI	1	5:40 – 12:51 13:16 – 20:27	7/7

Con apposita nota, Trenitalia comunica alla RAS annualmente, e in tutti i casi di modifiche gestionali non occasionali, l'elenco aggiornato delle biglietterie. Eventuali modifiche apportate ai contenuti della tabella in gestione operativa - siano esse conseguenti ad indisponibilità del personale per fruizione degli istituti di legge, che per la gestione di specifici eventi - saranno pubblicate sul sito www.trenitalia.com.

2. Self-service

Nel territorio della regione Sardegna, al 1° gennaio 2026, sono presenti ed attive 45 biglietterie self service, oggetto del presente Atto, di cui 33 full (che accettano pagamenti in moneta, banconote e con POS), 11 con solo POS e moneta e 1 con solo POS.

L'elenco delle self-service attive è di seguito riportato (tabella 2).

Tabella 2

Stazione/fermata	self service full	self service Monete + Pos	self service Pos	Numero Totale
ELMAS	0	1	0	1
VILLASOR	0	1	0	1
CAGLIARI	5	0	1	6
DECIMOMANNU	1	1	0	2
ELMAS AEROPORTO	4	1	0	5
SILIQUA	1	0	0	1
ASSEMINI	0	1	0	1
IGLESIAS	2	1	0	3
CARBONIA	2	1	0	3
VILLAMASSARGIA/DOMUSNOVAS	1	0	0	1
MACOMER	2	0	0	2
ORISTANO	1	1	0	2
URAS/MOGORO	1	0	0	1
MARRUBIU/TERRALBA/ARBOREA	1	0	0	1
ABBASANTA	1	0	0	1
OLBIA SAN SIMPLICIO	2	0	0	2
MONTI/TELTU	0	1	0	1
GOLFO ARANCI	1	0	0	1
OZIERI/CHILIVANI	1	0	0	1
SASSARI	2	0	0	2
BONORVA	1	0	0	1
OLBIA TERRANOVA	1	0	0	1
SAN GAVINO	2	1	0	3
SAMASSI	0	1	0	1
SERRAMANNA	1	0	0	1
TOTALE	33	11	1	45

3. Punti vendita

Al 1° gennaio 2026 presso i Punti Vendita Terzi autorizzati dei circuiti Sir Servizi in Rete 2001 S.r.l. e Mooney Servizi S.p.A., possono essere acquistati biglietti e abbonamenti regionali.

Trenitalia si riserva di stipulare ulteriori accordi specifici con rivenditori autorizzati e/o terzi.

L'elenco dei punti Vendita Terzi è disponibile sul sito di Trenitalia nella sezione Regionale – Altri rivenditori.

4. Validatrici

Al 1° gennaio 2026, sono presenti ed attive 74 validatrici, oggetto del presente Atto, di cui 13 abilitate al TAP&TAP; è in atto la progressiva estensione a tutta la regione.

Tabella 3

Stazione/fermata	N.	TAP&TAP
CAGLIARI	8	8
CAGLIARI S. GILLA	2	2
ELMAS AEROPORTO	3	3
ELMAS	2	0
ASSEMINI CARMINE	1	0
ASSEMINI CENTRO	1	0
ASSEMINI S. LUCIA	0	0
DECIMOMANNU	1	0
UTA	0	0
SILQUA	1	0
VILLAMASSARGIA	3	0
IGLESIAS	3	0
CARBONIA	4	0
VILLASOR	2	0
SERRAMANNA	0	0
SAMASSI	2	0
SAN GAVINO	5	0
URAS/MOGORO	2	0
MARRUBIU	2	0
ORISTANO	3	0
ABBASANTA	2	0
SOLARUSSA	2	0
PAULILATINO	2	0
BORORE	1	0
MACOMER	3	0
BONORVA	1	0
OZIERI/CHILIVANI	2	0
PLOAGHE	2	0
SASSARI	4	0
PORTOTORRES	2	0
MONTI/TENTI	2	0
OLBIA S. SIMPLICIO	3	0
OLBIA TERRANOVA	3	0
Totale	74	13

5. Customer Service

In Sardegna, al 1° gennaio 2026, è presente ed attivo un desk fisso nella stazione di Cagliari e un presidio mobile impiegato a bordo treno e nelle stazioni, nonché in occasione di eventi rilevanti. Le risorse assegnate al customer care sono 12 agenti che operano sul territorio per fornire assistenza e informazioni su collegamenti, binari di partenza, orari, promozioni e servizi disponibili, segnalazioni e avvisi su modifiche ai servizi, oltre che per controllo dei titoli di viaggio a bordo e a terra.

Il processo di customer care è inoltre dotato della Customer Room Regionale, posta all'interno della Sala Operativa Regionale, che ha quali compiti principali quelli di veicolare al personale di *front line* le informazioni di assistenza, coordinare i relativi interventi a favore della clientela, gestire gli autoservizi sostitutivi emergenziali e il *caring* digitale (infomobilità, *smart caring evoluto* e supporto ai canali di assistenza sui *social media*).

ALLEGATO 3

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO (PEF) E PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI (PRO)

Atto di proroga al Contratto di Servizio tra la Regione Autonoma della Sardegna e Trenitalia
1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Valori in M€
Ricavi da Mercato
Ricavi da Contratto di Servizio
Altri Ricavi e Prestazioni
Ricavi Operativi
Accesso Infrastruttura
Gestione Circolazione
Condotta e Scorta
Manovra
Manutenzione e Pulizie
Commerciale
Staff
Costi di Processo
EBITDA - Margine Operativo Lordo
Ammortamenti
Risultato Operativo (EBIT)
Remunerazione CIN
Imposte sul Reddito
Risultato Netto

2026	2027	2028	2029	1° sem 2030
11,71	13,53	14,63	15,40	7,74
67,94	76,46	81,76	82,01	41,08
3,62	7,34	3,65	1,82	0,93
83,27	97,33	100,05	99,23	49,74
- 7,34	- 8,04	- 9,40	- 9,79	- 4,97
- 11,86	- 11,00	- 10,30	- 10,36	- 5,29
- 16,11	- 17,82	- 18,47	- 18,85	- 9,66
- 2,08	- 2,12	- 2,25	- 2,38	- 1,20
- 16,57	- 21,11	- 18,25	- 16,79	- 8,75
- 3,94	- 4,01	- 4,14	- 4,26	- 2,19
- 8,31	- 8,68	- 8,90	- 9,11	- 4,67
- 66,21	- 72,78	- 71,70	- 71,54	- 36,73
17,06	24,55	28,35	27,69	13,01
- 10,33	- 14,22	- 17,76	- 17,63	- 8,06
6,74	10,33	10,59	10,06	4,95
- 6,74	- 10,33	- 10,59	- 10,06	- 4,95
-	-	-	-	-
- 0,00	- 0,00	- 0,00	- 0,00	- 0,00

Corrispettivi €
Valori in euro

2026	2027	2028	2029	2030
67.940.727	76.456.504	81.764.038	82.009.495	41.078.104

Produzione commerciale
Treni*km

2026	2027	2028	2029	2030
3.412.994	3.785.000	4.252.117	4.163.131	2.081.566

ALLEGATO 3

PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI

Sommario

1.	PREMESSA.....	2
2.	CRITERI UTILIZZATI PER LA REDAZIONE DEL PEF	4
3.	LA RETE FERROVIARIA	5
4.	DESCRIZIONE DEL SERVIZIO ATTUALE.....	5
5.	IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO	7
6.	PERTINENZA DEI COSTI E DEI RICAVI.....	8
7.	EFFETTI DI RETE	9
7.1.	Sistema tariffario sardegna e misura 27 delibera art 154/2019	9
8.	RICAVI DA TRAFFICO	9
9.	COSTI DI PROCESSO	11
10.	DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA	19
10.1.	Gli obiettivi di efficienza ed efficacia	19
10.2.	Recupero di efficienza del costo operativo per treno*km	19
10.3.	Gli obiettivi di efficienza ed efficacia	21
11.	INDICATORI DI EFFICIENZA OPERATIVA.....	22
12.	OBIETTIVI DI EFFICIENZA – COSTI	23
13.	OBIETTIVI DI EFFICIENZA – RICAVI	25
14.	INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ.....	26
15.	INDICATORI DI EFFICACIA.....	27
16.	ANALISI DEI RISCHI.....	28
17.	DINAMICHE INFLATTIVE E DI INDICIZZAZIONE DEI PREZZI DEL MATERIALE ROTABILE E RISPETTO DEL CRONOPROGRAMMA DI CONSEGNA.....	29
18.	FATTORI DI CONTESTO CHE INFLUENZANO IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI	30
18.1.	Caratteristiche della domanda e dell’offerta all’interno della regione	30
18.2.	Caratteristiche infrastrutturali	31
18.3.	Caratteristiche del materiale rotabile esistente.....	31
18.4.	Caratteristiche del servizio	32
19.	INVESTIMENTI PREVISTI.....	33
19.1.	Investimenti da parte di trenitalia-regione	33
19.2.	Investimenti da parte del gi	37
20.	CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO E IL MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI INDIVIDUATI	38
21.	RESPONSABILIZZAZIONE DELL'IMPRESA FERROVIARIA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI	38
22.	DRIVER	38

1. Premessa

La Giunta regionale con la Deliberazione n. 29/22 del 07.08.2024 ha dato mandato alla Direzione generale dei Trasporti, attraverso il competente Servizio, di avviare le interlocuzioni con Trenitalia per l'estensione del 50% della durata del contratto di Servizio vigente, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del Regolamento UE n. 1370/2007 e successive modifiche, e come previsto dall'art. 1, comma 4, del contratto di servizio in vigore.

In conformità a quanto disposto dalla Giunta Regionale è stato pubblicato, in data 27 dicembre 2024, l'avviso di preinformazione nella GUUE e sono state avviate dalla Direzione generale dei Trasporti le interlocuzioni per procedere alla negoziazione del nuovo Piano economico finanziario (PEF) per il periodo di proroga dal 1° gennaio 2026 al 30 giugno 2030, in conformità agli adempimenti previsti dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART).

Con Deliberazione n. 15/14 del 01.04.2026 la Giunta regionale ha approvato le previsioni contenute nel Piano Economico Finanziario (PEF) relativo al periodo 1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030, predisposto per la Proroga 2026-2030, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i. e ha dato mandato alla Direzione generale dei trasporti, tramite il competente Servizio, di trasmettere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) il PEF relativo al periodo 2026–2030, corredato dalla documentazione regolatoria di accompagnamento, al fine di consentire all'Autorità la formulazione delle osservazioni di competenza.

La stipula della proroga si è resa necessaria per l'effettuazione da parte dell'impresa affidataria di investimenti aggiuntivi dovuti a ragioni tecniche emerse successivamente alla stipula del vigente contratto¹ e imposti dal nuovo scenario infrastrutturale. Nello specifico, infatti, sulla rete ferroviaria a scartamento ordinario gestita da Rete Ferrovia Italiana (RFI) sono stati programmati e sono in corso, anche in coerenza con il Piano regionale dei trasporti recentemente adottato dalla Giunta regionale, numerosi e importanti investimenti da parte del Gestore dell'Infrastruttura, tra i quali si richiamano l'attrezzaggio dell'intera rete con il sistema European Rail Traffic Management System (cosiddetto sistema ERTMS, finanziato con fondi PNRR), l'elettrificazione della tratta Cagliari-Oristano (finanziata con fondi FSC) e il raddoppio parziale del binario sulla dorsale del Sulcis. Tali investimenti sull'infrastruttura comportano necessari adeguamenti sul materiale rotabile, sui depositi e sugli impianti. In particolare tal attività riguardano:

- a) il completamento dell'attrezzaggio dell'intera flotta in esercizio, inclusa quella di proprietà della Regione, con sottosistemi di bordo ERTMS, entro dicembre 2027, data programmata da RFI per l'attivazione dell'ERTMS sulla tratta Cagliari-San Gavino. Come è noto RFI, riconosciuta l'urgenza di adeguare il materiale rotabile al sistema ERTMS in tempi compatibili con l'attivazione dei relativi sistemi di terra e al fine di comprimere i tempi di attrezzaggio delle flotte, si è fatta carico dell'omologazione delle teste di serie

¹ Paragrafo 2.2.5 della Comunicazione della Commissione 2023/C222/01 sugli orientamenti interpretativi del Regolamento 1370/07

- delle diverse tipologie di rotabili lasciando all'impresa ferroviaria le restanti attività di attrezzaggio dei bordi sugli altri convogli;
- b) il completamento dell'acquisto delle due locomotive di soccorso in sostituzione delle D445 ancora in servizio e l'incremento della flotta provvedendo all'acquisto di ulteriori 5 rotabili a trazione ibrida (diesel/elettrica_Blues) in vista di un incremento dell'offerta commerciale una volta terminati gli interventi infrastrutturali in corso, con particolare riferimento alla elettrificazione della tratta Cagliari-Oristano prevista entro la fine del 2027. L'estensione della flotta con ulteriori 5 rotabili Blues è finalizzata a garantire la possibilità di incrementare la produzione storica, pari a 3.750.000 trenixkm, fino a 4.300.000; incremento altrimenti non realizzabile con la flotta oggi a disposizione di Trenitalia. La scelta di acquistare Blues è stata fatta in ragione:
- i. dell'opportunità di acquistare una tipologia di veicolo già presente nella flotta (12 unità entrate in esercizio entro il 2024) ed evitare di creare una ulteriore "microflotta", con conseguenti impatti negativi sulla gestione;
 - ii. di sfruttare sia la trazione elettrica lungo la dorsale della linea fino a Oristano, una volta terminata l'elettrificazione, sia la trazione diesel sul resto della rete;
 - iii. della possibilità da parte di Trenitalia di esercitare l'opzione d'acquisto su un contratto con il fornitore ancora aperto, con tempi di consegna contenuti;
- c) la necessità di completare le attività di "ciclo lungo" di Revisione generale anche sui restanti 5 treni della flotta ATR 365/465, di proprietà regionale che nel frattempo hanno raggiunto le scadenze manutentive;
- d) la necessità di proseguire nell'urgente attività di adeguamento dell'impianto di manutenzione corrente di Cagliari e di ammodernamento di quello di Sassari con opere civili e attrezzaggi, al fine di mantenerne l'operatività e di renderli idonei per le attività di manutenzione dell'intera flotta, compresi i treni Blues e i treni ATR 465 di proprietà regionale.

La proroga si è resa altresì necessaria per il parziale recupero degli ammortamenti sul materiale rotabile - acquistato nel Contratto di servizio originario (2017-2025) così come rimodulato nei due Atti integrativi - la cui consegna è stata posticipata a causa della pandemia da Covid-19, a causa dei sopravvenuti conflitti bellici nonché a causa della riprogettazione e autorizzazione di un nuovo carrello da parte del fornitore per la flotta Swing.

Il presente Piano Raggiungimento Obiettivi (di seguito PRO) costituisce il documento di programmazione annesso al Piano Economico Finanziario (PEF) dell'Atto di Proroga valido per il periodo 01 gennaio 2026 - 30 giugno 2030 tra la Regione Autonoma della Sardegna (EA o Regione) e Trenitalia (IF) e definisce gli obiettivi di efficacia ed efficienza nonché le azioni per il miglioramento della performance di Trenitalia per il periodo 1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030.

In conformità con la Misura 2 della Delibera ART n. 120/2018, il PRO è stato predisposto dalla Regione e concordato con Trenitalia, con riferimento al periodo 1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030, sulla base dei seguenti parametri forniti dall'ART con nota del 30 aprile 2025 prot. n. 9432/2025:

- i. valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo assunto come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza;
- ii. valore medio, minimo e massimo degli indicatori di cui alle Tabelle A e B dell'Annesso 2 della Delibera ART 120/2018, assunti come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed efficienza.

Ai fini del miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle gestioni, il PRO definisce:

- gli obiettivi annuali di efficienza, tenuto conto di tutti i fattori di contesto, espressi in termini di riduzione percentuale del costo operativo per treno*km nel periodo considerato (1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030);
- gli obiettivi annuali per ognuno degli indicatori di efficienza ed efficacia (KPI) di cui all'Annesso 2 della Delibera ART n. 120/2018 e coerenti con le caratteristiche dell'affidamento;
- gli indicatori interamente o in parte riconducibili alla responsabilità dell'IF;
- i fattori di contesto di cui al punto 8 della Misura 2, che influenzano la determinazione dei predetti obiettivi;
- gli investimenti previsti in materiale rotabile che influenzano i servizi agli utenti;
- gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi di cui ai punti precedenti.

Le previsioni contrattuali rispettano altresì i criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II della delibera n. 120/2018.

Pertanto, il CdS prevede l'impegno annuale di Trenitalia, a partire dall'approvazione del bilancio di esercizio, di compilare i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente, in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera ART 120/2018 salvo successive modifiche o integrazioni. Trenitalia è tenuta a trasmettere alla Regione e all'ART la certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità ai criteri illustrati nella medesima delibera degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione Illustrativa.

2. Criteri Utilizzati per la redazione del PEF

Il Piano Economico Finanziario dell'Atto di proroga è stato predisposto tenendo in debita considerazione gli effetti del contesto internazionale sull'andamento dei parametri macro-economici, sui costi del carburante, dell'energia e delle materie prime, nonché le modificate tendenze di mobilità, consolidate da anni, riconducibili ad esempio al ricorso allo smart-working, e agli impatti derivanti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) in particolare sulla disponibilità ed evoluzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Nella predisposizione del PEF sono stati assunti a riferimento i dati di consuntivo 2024 e si è tenuto conto del tasso di remunerazione del capitale investito fissato da ART con Delibera 28/2026.

Gli importi di cui ai confronti PEF/CER 2017-2019 sono stati già regolati tra le Parti; gli importi registrati e accantonati a fronte dei confronti 2020-2022 e dei confronti PEF/CER 2023-2025, ancora da effettuarsi, saranno oggetto di separata regolazione tra le Parti con modalità da definire successivamente.

3. La Rete ferroviaria

Al primo gennaio 2026 la rete ferroviaria, a scartamento ordinario, su cui circolano i treni di Trenitalia nel territorio della Sardegna, è gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e ha un'estensione di 427 km ed è costituita da:

1. linee a doppio binario per complessivi 50 km;
2. linee a semplice binario per complessivi 377 km;
3. linee elettrificate per complessivi 0 km;
4. linee non elettrificate (diesel) per complessivi 427 km.

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO DELLA SARDEGNA	427 km
Linee a doppio binario	50 km
Linee a semplice binario	377 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	0 km
Linee non elettrificate (diesel)	427 km

Tabella 1: Linee ferroviarie in esercizio della Sardegna

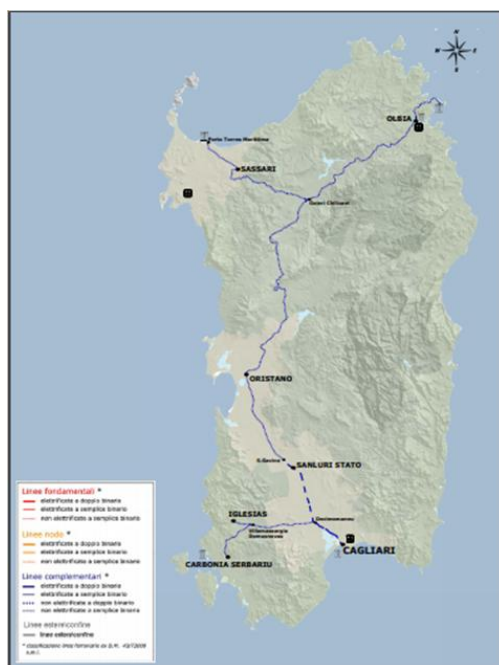
Sono in corso lavori per l'elettificazione di parte della rete ferroviaria (Cagliari-Oristano), che sarà rilasciata nel corso della validità della proroga.

La manutenzione ordinaria e straordinaria e la regolazione dell'esercizio ferroviario sulla rete sono assicurate da RFI, che assegna la capacità sulla base dell'Accordo Quadro tra Regione e RFI (Deliberazione n.13/24 del 18.03.2026). Alla sottoscrizione la rete può contare su 42 stazioni/fermate e 4 biglietterie. Sulla rete RFI circolano ogni giorno 183 treni rientranti nel perimetro dell'Atto di proroga tra la Regione e Trenitalia (preso a riferimento un giorno medio feriale invernale 2025).

4. Descrizione del servizio attuale

Il servizio ferroviario regionale nel territorio sardo è strutturato per:

- rispondere alle esigenze di mobilità espresse dall'utenza pendolare nell'ambito dell'area metropolitana di Cagliari;
- rispondere alla necessità di collegare con servizi veloci le città di Cagliari, Olbia e Sassari e quindi Carbonia/Iglesias;
- soddisfare specifiche esigenze di mobilità pendolare e studentesca verso poli attrattori del Sulcis Iglesiente e del Medio Campidano;
- rispondere ad una crescente domanda di mobilità turistica, soprattutto nel periodo che va dalla tarda primavera all'inizio dell'autunno verso porti, aeroporti e mete balneari e borghi, quali, ad esempio, Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Oristano e Sassari;
- strutturare una rete di servizio pubblico regionale integrato tra i vari vettori ferro e gomma valorizzando la capillarità attraverso soluzioni di viaggio intermodali e integrate.



Al 1° gennaio 2026 il servizio ferroviario regionale, nel giorno medio feriale, tenendo conto delle numerose interruzioni legate ai lavori all'infrastruttura ferroviaria, offre 179 treni che si distribuiscono come segue tra le principali destinazioni dell'isola:

Principali destinazioni	n. Treni
Cagliari - Olbia	7
Macomer - Olbia	2
Cagliari - Sassari	6
Cagliari Porto Torres Marittima	1
Cagliari - Macomer	8
Ozieri Chilivani - Sassari	5
Ozieri Chilivani - Porto Torres Marittima	1
Olbia - Sassari	7
Cagliari - Decimomannu	44

Cagliari - San Gavino	50
Ozieri Chilivani - Olbia	2
Cagliari - Oristano	10
Cagliari - Cagliari Elmas	16
Sassari - Porto Torres Marittima	8
Olbia - Golfo Aranci	12

5. Il Programma Di Esercizio

Il Piano Economico Finanziario trova la sua principale fonte d'input nel Programma di Esercizio, dal quale scaturisce l'offerta che Trenitalia s'impegna ad assicurare, a fronte dei corrispettivi di servizio.

PROGRAMMA DI ESERCIZIO 2026	
Treno*km (netto interruzioni)*	3.412.994
Ore treno anno	56.834
Eventi treno	43.904
Posti km treno	705.429.917
Velocità commerciale	60,0 km/h

* la produzione ferroviaria dell'anno 2026 (pari a 3.764.561 treni*km) è ridotta di 351.567 treni*km in ragione delle interruzioni programmate in orario dal Gestore dell'Infrastruttura

Tabella 2 | Programma di Esercizio 2026 – CdS Sardegna

L'Atto di Proroga per il periodo 1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030 prevede una produzione crescente che evolve in funzione dei previsti rilasci infrastrutturali, in considerazione del fatto che la Sardegna è interessata da lavori per il potenziamento di linee esistenti e dall'apertura della nuova linea Olbia/Olbia Aeroporto.

Nel 2026 la produzione conferma quella consolidata nell'anno 2025, che tuttavia – a causa delle interruzioni programmate in orario dal Gestore dell'Infrastruttura – è in parte, per circa 351.567 treni*km, effettuata con servizi bus.

Nel 2027 si prevede un incremento di 372.005 treni*km grazie alla riattivazione della linea del Sulcis e al servizio sulla nuova linea Olbia – Olbia Aeroporto.

A partire dal 2028, si prevede una produzione, al netto delle interruzioni, di 4.252.117 treni*km, con un incremento di circa 467.000 treni*km, che resta poi costante, grazie all'entrata in esercizio dei 5 nuovi treni Blues.

A partire da febbraio 2026 non sono più presenti in orario servizi bus programmati.

In occasione delle interruzioni del gestore dell'infrastruttura è garantita l'offerta complessiva anche con servizi bus che costituiscono anch'essi offerta ferroviaria messa a disposizione dei passeggeri in possesso di titoli di viaggio Trenitalia.

6. Pertinenza dei costi e dei ricavi

Come detto nel paragrafo 2, assumendo a riferimento l'anno 2024, le stime del PEF contemplano le componenti di esclusiva pertinenza del perimetro contrattuale, sia dirette che indirette, quest'ultime imputate con l'applicazione di specifici driver.

Il PEF individua i Ricavi operativi attesi, tenendo conto:

- *per le compensazioni economiche degli obblighi di servizio*: delle disponibilità destinate al servizio dalla Regione e dei vincoli del bilancio regionale;
- *per i ricavi da traffico*: recuperata la quota di viaggiatori pre-Covid la curva dei ricavi risente di un *trend* positivo di incremento per effetto degli incrementi tariffari, dell'effetto positivo generato dall'introduzione dei nuovi servizi anche per l'attivazione/riattivazione di nuove linee, dell'andamento dei viaggiatori trasportati per il miglioramento del servizio anche in relazione alle politiche trasportistiche regionali. La crescita media annua sull'intero periodo di proroga è pari al 4,84% (CAGR 2030 vs 2024).

Qualora dovessero essere consuntivati scostamenti dei ricavi a CER rispetto a quelli previsti nel PEF, sulla base della Matrice dei Rischi verranno attribuite le responsabilità in capo a ciascuna delle Parti.

Per quanto riguarda i costi, il PEF individua le voci dei costi di produzione "pertinenti" necessari per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nell'Atto di proroga, secondo quanto previsto dall'ART nella Delibera 120/2018.

I costi sono imputati in funzione di Centri di Costo univoci per processo industriale; i costi indiretti vengono determinati sulla scorta di specifici "driver" di ribaltamento. Tutti i costi sono determinati - nel loro valore numerico - partendo dai dati di consuntivo 2024. Alla fine del PRO vengono riportati i driver presi a riferimento per la definizione del primo anno di PEF. L'applicazione di tali driver è verificata annualmente in sede di certificazione del CER a cura della società di revisione.

Nell'arco di durata della proroga, i costi di processo diversi da quelli puntualmente regolati (Accesso Infrastruttura, Costo del gasolio per trazione, ecc.) nella Matrice dei Rischi variano anche in funzione della dinamica inflattiva di cui al Documento Programmatico di Finanza Pubblica di ottobre 2025 sviluppata così come riportato nella tabella seguente:

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inflazione	1,80%	1,70%	1,80%	1,90%	1,90%	1,90%

Tabella 3 | Dinamica inflattiva utilizzata dalle Parti per la redazione del PEF

Come riportato nella tabella di cui sopra, il valore previsto nel 2028 è stato assunto "flat" anche per gli anni successivi fino al 2030. Il tutto al netto del costo unitario del lavoro che segue un andamento differente.

7. Effetti di rete

Relativamente agli effetti di rete, così come definiti dalla Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007, le tipologie individuabili sono riferibili ai proventi connessi all'attività di biglietteria per emissioni di titoli relativi ad ulteriori servizi erogati da Trenitalia, non oggetto dell'Atto di Proroga, che tuttavia hanno un impatto non significativo in ragione delle specificità regionali.

7.1 Sistema tariffario Sardegna e Misura 27 delibera ART 154/2019

La Regione è competente in materia tariffaria per tutti i servizi di trasporto pubblico locale, sia su ferro sia su gomma.

Allo stato attuale, il sistema tariffario prevede differenti regimi per la gomma e per il ferro, in termini di tipologie di titoli di viaggio e di livelli tariffari. La tariffa ferroviaria chilometrica a scaglioni della Regione contiene un criterio di progressività del costo a km. Tale principio vuole incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico su ferro rendendolo maggiormente attrattivo rispetto al mezzo privato, soprattutto in relazione alle lunghe distanze.

Le tariffe in vigore, per i servizi ferroviari regionali affidati a Trenitalia, sono quelle approvate dalla Regione Autonoma della Sardegna con Deliberazione della Giunta regionale n. 20/6 del 12/04/2016. È obiettivo della Regione introdurre un'integrazione tariffaria regionale, ritenuta un elemento essenziale per il miglioramento del servizio offerto all'utenza, con un sistema di bigliettazione elettronica, nell'ambito del più ampio processo di digitalizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Nell'ambito di tale obiettivo, sono state avviate sperimentalmente le integrazioni tariffarie nelle città di Cagliari e Sassari con compensazione dell'impatto sui ricavi da mercato in capo alla Regione. Tali impatti sui ricavi da mercato per la quota di Trenitalia sono stati previsti nel PEF per tutto il periodo di proroga.

8. Ricavi da traffico

Come sopra detto, per i ricavi da mercato è stata prevista una crescita media annua pari al 4,84 %, tenuto conto degli incrementi tariffari, dell'incremento della produzione connesso anche all'attivazione di nuove linee nonché all'incremento dei viaggiatori.

Con riferimento all'andamento programmato delle tariffe nel periodo di vigenza contrattuale, si evidenzia che l'incremento tariffario previsto per l'anno 2020 (pari al 18%) non è stato attuato in ragione degli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19, nonché del conseguente ritardo nel rinnovo della flotta. Parimenti, l'ulteriore incremento previsto per il 2024 (pari al 18%) non è stato applicato, in quanto la Regione ha ritenuto di non procedere ad aumenti tariffari in una fase ancora caratterizzata dalla ripresa post-pandemica, anche alla luce delle rilevanti interruzioni del servizio

disposte dal Gestore dell'infrastruttura per l'esecuzione di interventi finanziati con risorse PNRR, non contemplati nel Contratto di Servizio originario.

Partendo da questi presupposti, il PEF prevede un unico incremento tariffario del 10% a partire dal 2027. Tale adeguamento sarà applicato a valle di un periodo decennale nel quale i prezzi praticati all'utenza sono rimasti sostanzialmente invariati e tiene pertanto conto, seppur parzialmente, dell'incremento inflattivo registrato in tale arco temporale ed è correlato al miglioramento complessivo della qualità del servizio erogato, riconducibile all'incremento della produzione chilometrica – anche a seguito dei numerosi interventi realizzati sulla rete infrastrutturale - al rinnovo della flotta, all'innovazione tecnologica dei sistemi di vendita, post vendita e d'informazione e agli standard qualitativi del servizio raggiunti.

Poiché la durata contrattuale, pari a 4,5 anni, risulta inferiore al periodo regolatorio di riferimento di cinque anni, non sono previsti ulteriori adeguamenti tariffari basati su meccanismi di price cap. L'aumento potrà essere applicato da Trenitalia dal 1° gennaio 2027, successivamente all'adozione della relativa Deliberazione della Giunta regionale.

Se la Regione disporrà di non dare seguito all'aumento tariffario, provvederà ad individuare idonee soluzioni per consentire l'equilibrio del PEF e compensare il valore dell'aumento atteso.

Con riferimento all'andamento dei passeggeri trasportati, il PEF prevede un trend di crescita previsionale pari al 2,86% medio annuo per l'intero periodo (CAGR 2030 vs 2024), per:

- un incremento dei viaggiatori quale positivo effetto del miglioramento della qualità del servizio da parte di Trenitalia e delle politiche trasportistiche della Regione;
- un incremento dei viaggiatori quale positivo effetto della introduzione di nuovi servizi volti ad intercettare nuova domanda.

Nella Tabella 4 sono indicati i tassi attesi di crescita dei passeggeri*km di cui al PEF (con riferimento all'anno 2024) che sconta, nel 2026, la riduzione dei viaggiatori per effetto dell'interruzione del servizio nel Sulcis per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria:

	2026	2027	2028	2029	2030
TOTALE	-4,23%	5,11%	8,11%	5,25%	0,50%

*Tabella 4 | Tassi attesi di crescita passeggeri*km*

La previsione della dinamica dei ricavi da mercato evidenzia un incremento complessivo del 32,22% al 2030 rispetto al valore registrato nel 2026. Tale crescita risulta, tuttavia, influenzata dalle significative indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria rilevate nel 2026.

Con riferimento al confronto con il 2024, l'aumento dei ricavi da mercato al 2030 si attesta al 26,63%.

Si rileva, inoltre, che l'incidenza dei ricavi da mercato sul totale dei ricavi passa dal 20,18% nel 2024 al 15,56% nel 2030.

	2026	2027	2028	2029	2030*
TOTALE	-0,52	1,83	1,10	0,77	0,08

**calcolato sul primo semestre*

Tabella 5 | Incremento ricavi da mercato da PEF (milioni di euro)

I ricavi da mercato nel PEF sono stati stimati in 63 milioni di euro, ripartiti come segue.

	2026	2027	2028	2029	2030*
Ricavi da Mercato (M€)	11,70	13,53	14,63	15,40	7,74

**calcolato sul primo semestre*

Tabella 6 | Ricavi da mercato da PEF (milioni di euro)

9. Costi di processo

Di seguito è riportata la descrizione di ciascuna voce dei costi del PEF. Nella redazione del PEF si è tenuto conto dei costi di processo afferenti ai materiali rotabili ricevuti da Trenitalia in comodato d'uso dalla Regione. Ove pertinenti, i costi del personale sono stati separatamente indicati in seno ai costi del processo preso di volta in volta in esame.

Nella Tabella 7 si riportano i costi di processo che, nell'arco temporale del PEF, si sviluppano in funzione della variazione della produzione, dell'efficientamento di alcuni processi e del tasso di inflazione (Tabella 2 – Dinamica inflattiva utilizzata dalle Parti per la redazione del PEF), nonché dei lavori programmati all'infrastruttura.

PEF per processi

Costi di processo [mln di euro]	2026	2027	2028	2029	2030
Accesso infrastruttura	7,34	8,04	9,40	9,79	4,97
Gestione circolazione	11,86	11,00	10,30	10,36	5,29
Condotta, scorta e gestione equipaggi	16,11	17,82	18,47	18,85	9,66
Manovra	2,08	2,12	2,25	2,38	1,20
Manutenzione	15,36	19,71	16,55	14,82	7,70
Pulizie	1,35	1,55	1,85	2,12	1,13
Commerciale	3,94	4,01	4,14	4,26	2,19
Staff	8,17	8,53	8,75	8,96	4,59
TOTALE	66,21	72,78	71,70	71,54	36,73

Tabella 7 | Costi di Processo (Milioni di euro)

Si precisa che l'evoluzione del costo del lavoro segue le dinamiche previste dal rinnovo del CCNL in termini di costo unitario e di recuperi di produttività, pari al 2,80% medio annuo.

Trenitalia si impegna a programmare, porre in essere e monitorare azioni di efficientamento dei propri costi che, tenendo conto della maggiore produzione ferroviaria e dei "Fattori di contesto" di

cui al paragrafo 18, consentono il mantenimento di un tasso di incremento dei costi operativi, al netto dei costi Accesso Infrastruttura, Gasolio e Autoservizi Sostitutivi, pari al 2,4% (CAGR medio annuo).

Costi di processo al netto dell'Accesso all'infrastruttura [mln di euro]	2026	2027	2028	2029	2030
Costi*	48,30	55,14	53,48	52,88	27,23
Treni*km	3,41	3,79	4,25	4,16	2,08
Costi */ Treni*km	14,16	14,55	12,58	12,71	13,09

* costi operativi, al netto dei costi Accesso Infrastruttura, Gasolio e Autoservizi Sostitutivi

Nel seguito è riportata un'analisi dei costi di processo.

Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi

Nella voce “Condotta, scorta e gestione equipaggi” sono indicati i costi sostenuti per il personale di condotta e di scorta (diretto e indiretto) e i relativi costi (formazione, pernottamenti, divise, visite mediche, buoni pasto, spostamenti per la copertura del turno). Per personale indiretto si intendono le risorse impiegate per l'assegnazione dei turni e quelle per la gestione amministrativa del personale.

Nella Tabella 8 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

Costi di processo [mln di euro]	2026	2027	2028	2029	2030*
Condotta Scorta e Gestione equipaggi	16,12	17,82	18,47	18,85	9,66
di cui Costo del lavoro	15,04	16,73	17,36	17,72	9,08
di cui Altri costi operativi	1,07	1,09	1,11	1,13	0,58

*calcolato al 30 giugno 2030

Tabella 8 | Costi Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi

Accesso Infrastruttura

Per “Accesso infrastruttura” si intende il costo, puntualmente regolato nella Matrice dei rischi, relativo ai servizi del presente Atto di proroga, sostenuto dall'impresa ferroviaria verso il Gestore dell'Infrastruttura comprensivo del pedaggio (treni commerciali ed invii legati ai turni dei servizi per l'Atto di proroga) incluse le prestazioni accessorie e complementari, del costo sostenuto per l'energia elettrica e per l'aggio dell'1% dovuto all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali.

Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione e dai costi relativi a energia e soste (tenuto conto delle caratteristiche del servizio e climatiche non è stato previsto parking) ed è stato valorizzato sulla base delle attuali tariffe pubblicate dal Gestore dell'Infrastruttura.

Eventuali incrementi di costo rilevati a consuntivo rispetto a quanto previsto a PEF saranno riconosciuti integralmente a Trenitalia, così come eventuali decrementi saranno riconosciuti alla Regione.

La Tabella 9 riporta i costi per Accesso Infrastruttura.

Costi di processo [mln di euro]	2026	2027	2028	2029	2030
Accesso Infrastruttura	7,34	8,04	9,40	9,79	4,97
di cui per servizi di stazione	0,32	0,35	0,39	0,38	0,19

Tabella 9 | Costi per Accesso infrastruttura

Gestione Circolazione

Per "Gestione circolazione", si intende il costo sostenuto per:

- il personale della Sala Operativa che si occupa della circolazione, della gestione dei turni del materiale rotabile e della gestione dei rientri per pulizie, della formazione dei treni;
- autoservizi sostitutivi programmati e occasionali emergenziali (programmabili e non), nonché le scorte calde, il cui *trend* tiene conto della cessazione dei servizi sostitutivi programmati a partire dal cambio orario di dicembre 2026, a seguito del ripristino dei collegamenti nel nord Sardegna a seguito dei rilasci infrastrutturali previsti dal GI e degli autoservizi sostitutivi per far fronte alle interruzioni disposte dal Gestore dell'Infrastruttura per i progetti di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria;
- consumi di gasolio per trazione diesel.

Nella Tabella 10 sono esplicitate le diverse componenti del costo per la Gestione circolazione (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

Costi di processo [mln di euro]	2026	2027	2028	2029	2030
Gestione circolazione	11,86	11,00	10,30	10,36	5,29
di cui costo del lavoro	0,96	1,05	1,08	1,11	0,57
di cui altri costi operativi di processo	0,34	0,35	0,38	0,38	0,19
di cui autoservizi	3,28	1,44	0,87	1,17	0,61
di cui gasolio	7,28	8,16	7,97	7,70	3,92

Tabella 10 | Costi per Gestione circolazione

Manovra

Per "Manovra" si intende il costo sostenuto per il personale di manovra, diretto ed indiretto, oltre che i relativi costi legati al personale stesso (formazione, divise, visite mediche, buoni pasto, trasferimenti

per la copertura del turno). La voce comprende anche il costo sostenuto per i servizi di manovra esternalizzati.

Nella Tabella 11 sono esplicitate le diverse componenti del costo per la Manovra (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

Costi di processo [mln di euro]	2026	2027	2028	2029	2030
Manovra	2,08	2,12	2,25	2,38	1,20
<i>di cui</i> costo del lavoro	0,76	0,70	0,72	0,74	0,36
<i>di cui</i> altri costi operativi di processo	1,32	1,42	1,53	1,64	0,84

Tabella 11 | Costi di manovra

Manutenzione e Pulizie

Per “Manutenzione” si intende il costo sostenuto per:

- il personale di manutenzione (diretto e indiretto);
- il personale addetto al controllo del servizio di pulizie del materiale;
- la manutenzione corrente programmata e correttiva;
- le attività di verifica del materiale rotabile;
- i costi per i ricambi;
- i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti;
- i costi per servizio di manutenzione dei treni esternalizzato;
- i costi per l'ingegneria ed altri costi di processo;
- le locazioni.

Nel PEF l'andamento di tale costo è stato stimato in funzione della produzione e dell'evoluzione della flotta in uso - ivi inclusa, a partire da luglio 2026, la manutenzione di primo livello dei treni CAF di proprietà della Regione, concessi in comodato d'uso a Trenitalia - con maggiori dotazioni tecnologiche e nuova livrea che, quindi, richiedono specifici interventi di manutenzione per il mantenimento in efficienza.

Per “Pulizie” si intende il costo sostenuto per il processo di pulizia appaltato dei treni.

Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione e dagli interventi straordinari per aumentare la qualità del servizio (es.: rimozione dei graffiti, pulitori viaggianti su alcune relazioni) e dalla messa in esercizio dei nuovi 5 convogli Blues prevista a partire dal 2028.

Nella Tabella 12 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Manutenzione e per Pulizie (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

Costi di processo [mln di euro]	2026	2027	2028	2029	2030
Manutenzione	15,36	19,71	16,55	14,82	7,70
<i>di cui</i> costo del lavoro	3,15	3,04	3,03	3,04	1,54

di cui altri costi operativi di processo	12,21	16,67	13,52	11,78	6,16
Pulizie materiale rotabile	1,35	1,55	1,85	2,12	1,13

Tabella 12 | Costi di Manutenzione e pulizie

Commerciale

Con la voce “Commerciale” si intende il costo sostenuto per il personale delle biglietterie di Cagliari, Oristano, Olbia e Sassari, per il personale del Customer care, per provvigioni ed aggi, per i sistemi informativi ed amministrativi, per i canoni di locazione ed altri costi di processo.

Nella Tabella 13 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Commerciale (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

Costi di processo [mln di euro]	2026	2027	2028	2029	2030
Commerciale	3,94	4,01	4,14	4,26	2,19
di cui costo del lavoro	1,74	1,73	1,78	1,83	0,94
di cui altri costi operativi di processo	2,20	2,28	2,36	2,43	1,25

Tabella 13 | Costi per Commerciale

Staff

Con la voce “Staff” si intende il costo sostenuto per il personale delle strutture di staff e security, i servizi amministrativi ed informatici, incluso il costo del personale e i costi collegati alla gestione dello stesso.

Sono tra questi ricompresi i costi di staff cosiddetto indiviso, relativo alle strutture di staff centrali di Trenitalia (principalmente costo del personale; voce “Costi interdivisionali vs Corporate”) che vengono imputati al PEF con allocazione indiretta, attraverso specifici driver di cui alla tabella in allegato.

Nella Tabella 14 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Staff (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

Costi di processo [mln di euro]	2026	2027	2028	2029	2030*
Staff	8,17	8,53	8,75	8,96	4,59
di cui costo del lavoro	2,58	2,56	2,64	2,7	1,39
di cui altri costi operativi di processo	5,59	5,97	6,11	6,26	3,20

Tabella 14 | Costi per Staff

Ammortamenti

La voce “Ammortamenti” dipende, oltre che dai trascinamenti degli asset già in esercizio al 31.12.2025, anche dal piano degli investimenti previsto che include, oltre all’acquisto di nuovi treni, anche interventi di manutenzione ciclica e di revamping e investimenti in impianti, tecnologia e informatica.

La Tabella 15 riporta i dati relativi agli ammortamenti:

	2026	2027	2028	2029	2030
Ammortamenti [mln di euro]	10,33	14,22	17,76	17,63	8,06

Tabella 15 | Ammortamenti

L'ammortamento del materiale rotabile avviene secondo il *component approach*, di cui ai principi contabili internazionali IAS/IFRS e in linea con i criteri ITAGAAP (principio OIC 16 "Componenti aventi vite utili diverse dal cespite principale").

Il convoglio è stato suddiviso in quattro classi di componenti, differenziate in base alla durata della vita media utile e quindi alla relativa aliquota annua di ammortamento:

- 1) componenti da ripristinare: si tratta tipicamente di materiali serializzati a valore economico elevato, che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli regolari di percorrenza e/o tempo prestabiliti (esempio: motori di trazione delle locomotive, motori termici delle automotrici, ecc.);
- 2) componenti usurati: elementi per i quali si procede alla completa sostituzione con i ricambi presenti in magazzino;
- 3) componenti soggetti a restyling per obsolescenza/senescenza tecnica/sicurezza;
- 4) componenti che non subiscono interventi nell'intero arco di vita dell'elemento rotabile.

Le percentuali di ripartizione del costo di acquisto di ciascun cespite rispetto alle componenti sopra indicate, sono in funzione della tecnologia e dell'aspettativa di vita relative alla tipologia di rotabile cui si fa riferimento:

- classi componenti 1-2, aliquota di ammortamento 20%;
- classe 3, aliquota di ammortamento 10%;
- classe 4, aliquota di ammortamento 3,3%.

Le tipologie di componenti di cui ai punti 1) e 2), riguardanti elementi da ripristinare o usurati, fanno capo agli interventi di manutenzione straordinaria (ciclica). I due tipi di interventi manutentivi descritti permettono la capitalizzazione delle spese sostenute in quanto determinano un incremento del valore e della vita utile del bene in oggetto, per tale ragione entrano nel computo del CIN oggetto di remunerazione.

I componenti di cui al punto 3) rappresentano gli elementi soggetti alle attività di revamping, qualora si tratti di interventi di messa a nuovo o messa in sicurezza del rotabile, o restyling del rotabile. Anche tali interventi fanno riferimento a spese di natura incrementativa.

Il componente definito al punto 4) si riferisce alla struttura base del rotabile, carpenteria ed impiantistica.

Per gli investimenti relativi alle manutenzioni incrementative, quali restyling e revamping, le aliquote di ammortamento sono rispettivamente 10% e 5,5%. Con riferimento alla manutenzione di secondo livello l'aliquota è pari al 20%.

Le quote di ammortamento rotabili oggetto di cofinanziamento si riferiscono esclusivamente alla parte dei beni a carico di Trenitalia.

Remunerazione Capitale Investito Netto (CIN)

La metodologia di individuazione del CIN è quella prevista dalle deliberazioni ART ed è riferita al singolo esercizio. Con riferimento alla valorizzazione delle voci impiegate per il calcolo della remunerazione del CIN, si fa riferimento ai previsionali esposti nella Tabella 16 ("Dati di Stato patrimoniale")

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio		2026	2027	2028	2029	2030
1.a	Immobilizzazioni immateriali	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
1.a.i	di cui costi di impianto e ampliamento (1)	-	-	-	-	-
1.a.ii	di cui costi di sviluppo (2)	-	-	-	-	-
1.a.iii	di cui diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere di ingegno (3)	-	-	-	-	-
1.a.iv	di cui concessioni licenze e marchi (4)	-	-	-	-	-
1.a.v	di cui altre	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
1.b	Immobilizzazioni materiali (5)	90,7	144,8	148,4	140,7	138,4
1.b.i	di cui terreni e fabbricati	1,9	1,3	0,8	0,5	0,4
1.b.i.i	depositi, rimesse e officine	1,6	1,0	0,6	0,3	0,1
1.b.ii	di cui impianti e macchinari	88,6	143,3	147,5	140,2	137,9
1.b.ii.i	materiale rotabile autofinanziato	65,1	103,3	96,4	90,9	88,2
1.b.ii.ii	manutenzione straordinaria/revamping capitalizzati	19,6	28,1	31,9	30,7	30,5
1.b.ii.iii	materiale rotabile acquisito in leasing/noleggio e co	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.b.iii	di cui attrezzature industriali e commerciali	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
1.b.iv	di cui altri beni	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
1	Totale immobilizzazioni	91,2	145,3	148,9	141,3	138,9
2.a	Rimanenze	2,9	2,9	3,0	3,0	3,1
2.a.i	di cui materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2,9	2,9	3,0	3,0	3,1
2.a.ii	di cui altre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.b	Crediti	3,2	1,3	0,6	0,3	0,2
2.b.i	di cui commerciali (6)	0,6	1,2	0,6	0,3	0,2
2.b.ii	di cui verso ente affidante per pagamenti differiti (7)	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0
2.b.iii	di cui altro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Totale attivo circolante regolatorio	6,1	4,2	3,7	3,4	3,3
3	Debiti commerciali (8)	0,6	1,2	0,6	0,3	0,2
4=1+2-3-3'	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	96,7	148,2	152,0	144,3	142,0
5	WACC (valore ART)	6,97%	6,97%	6,97%	6,97%	6,97%
6=5*4	Utile ragionevole	6,7	10,3	10,6	10,1	5,0

Tabella 16 | Dati di stato patrimoniale

Il CIN è costituito da capitale circolante (crediti al netto dei debiti) ed immobilizzazioni (principalmente treni ed impianti).

Nel CIN sono state escluse dal computo delle passività le voci "Altri fondi" e "TFR" (lettere B) e C)) dell'art. 2424 c.c., così come previsto dalla delibera 154/2019 che prevede per il Passivo la sola quota Debiti come definita dall'art. 2424 del codice civile alla lettera D) Debiti.

La remunerazione del CIN prevede l'applicazione del WACC recependo quanto definito con la delibera ART 65/2020, come aggiornata dalla delibera ART 28/2026, il cui allegato A è di seguito riportato.

Stima WACC			Servizi ferroviari
Risk Free Rate Nominale	[1]	Note	3,59%
Premio al Debito	[2]	Note	0,00%
Costo del Debito Nominale	[4]	[1]+[2]	3,59%
IRES	[5]	legge bilancio 2017	24,00%
IRAP	[6]	legge bilancio 2017	4,82%
Aliquota Fiscale	[7]	[5]+[6]	28,82%
scudo fiscale	[8]	[5]	24,00%
Costo del Debito Nominale pre-tax	[9]	[4] x (1 - [8]) / (1 - [7])	3,83%
Equity Risk Premium	[10]	Note	6,23%
Gearing (D/(D+E))	[11]	Note	41,58%
Leva Finanziaria (D/E)	[12]	[11] / (1 - [11])	0,712
Asset Beta	[13]	Note	0,309
Equity Beta	[16]	[13] x (1 + [12] x (1 - [8]))	0,476
Costo Nominale dell'Equity post-tax	[17]	[1] + ([10] x [16])	6,55%
Costo Nominale dell'Equity pre-tax	[18]	[17] / (1 - [7])	9,21%
Wacc Nominale post-tax			4,44%
Wacc Nominale pre-tax	[19]	[9] x [12] + [18] x (1 - [12])	6,97%
Inflazione	[20]	Note	1,50%
Wacc Reale pre-tax	[21]	(1 + [19]) / (1 + [20]) - 1	5,39%

Tabella 17 | Stima WACC – Fonte Delibera ART 28/2026

Pertanto, nel PEF è stata definita la seguente remunerazione del CIN:

	2026	2027	2028	2029	2030
Remunerazione del CIN	6,7	10,3	10,6	10,1	5,0

Tabella 18 | Remunerazione Capitale Investito Netto (Milioni di euro)

10. Definizione degli obiettivi di efficacia ed efficienza

10.1 Gli obiettivi di Efficienza ed Efficacia

Gli obiettivi sono misurati attraverso gli indicatori (KPI) di cui all'annesso 2 della Delibera ART 120/2018.

Per la definizione degli obiettivi l'ART ha considerato le performance relative al quinquennio 2018-19 e 2021-2023: per ciascuno dei KPI, l'ART ha comunicato i valori in termini di valori massimi, medi e minimi, che rappresentano statistiche descrittive delle prestazioni registrate nel periodo 2018-2019 e 2021-2023, da utilizzare come termini di confronto per la fissazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza da applicare al PEF.

Al fine di assicurare omogeneità e confrontabilità tra i dati del PEF e i dati di periodo presi a riferimento per la definizione degli obiettivi forniti da ART, i valori del PEF sono stati deflazionati a valori 2024 e rettificati delle voci di costo e ricavo emergenti rispetto ai valori presi a riferimento da ART. Di tali rettifiche si darà evidenza nei successivi paragrafi di dettaglio.

10.2 Recupero di efficienza del costo operativo per treno*km

ART, con nota 9432 del 30 aprile 2025, ha fornito il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo "Valore di Periodo", da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza.

Tale valore, come indicato da ART, *"segnala la distanza percentuale del costo operativo totale attribuibile al CdS della Regione Autonoma della Sardegna, gestore Trenitalia S.p.A., dalla frontiera del costo totale operativo efficiente, stimata con la metodologia illustrata nell'Annesso 1 della delibera ART n. 120/2018."*

Il Valore di recupero di efficienza di periodo definito da ART è 3,64%, con un tasso di efficientamento annuale, costante negli anni 2026-2030, pari a 0,74%. Tale valore rappresenta il riferimento per la fissazione dell'obiettivo di efficienza relativo al periodo del Piano Economico Finanziario.

valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo - CdS pertinente	
valore di periodo	3,64%
valore annuale (T=5)	0,74%

Tabella 19 | ART valore percentuale relativo al recupero di efficienza del Costo Operativo

Le Parti, sulla base dei valori dell'anno 2024, hanno condiviso un obiettivo di Recupero di efficienza del costo operativo dei processi (quindi esclusi gli ammortamenti e la remunerazione del capitale investito), anche in considerazione dei fattori di contesto successivamente descritti, pari a 11,20%

(si veda la tabella riportata in calce relativa al PEF deflazionato) corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale medio nel periodo pari a 2,35% (CAGR 2024-2030).

COSTI DI PROCESSO DEFLAZIONATI a valori 2024	2024	2026	2027	2028	2029	2030
GESTIONE CIRCOLAZIONE	15,23	11,44	10,39	9,53	9,41	4,72
Costo del lavoro	0,81	0,89	0,94	0,94	0,94	0,47
Altri costi operativi	14,42	10,55	9,45	8,59	8,47	4,25
CONDOTTA E SCORTA	13,84	14,82	15,97	16,08	16,01	8,01
Costo del lavoro	12,69	13,78	14,94	15,05	14,98	7,49
Altri costi operativi	1,15	1,04	1,03	1,03	1,03	0,52
MANOVRA	1,94	2,02	2,02	2,10	2,18	1,08
Costo del lavoro	0,66	0,7	0,62	0,62	0,62	0,3
Altri costi operativi	1,28	1,32	1,40	1,48	1,56	0,78
MANUTENZIONE	10,05	14,83	18,95	15,51	13,54	6,92
Costo del lavoro	2,79	2,89	2,71	2,62	2,57	1,27
Altri costi operativi	7,25	11,94	16,24	12,89	10,97	5,65
PULIZIE ROTABILI	1,36	1,31	1,47	1,72	1,94	1,01
COMMERCIALE	3,54	3,72	3,68	3,70	3,72	1,86
Costo del lavoro	1,51	1,6	1,55	1,55	1,55	0,77
Altri costi operativi	2,03	2,12	2,13	2,15	2,17	1,09
STAFF	7,08	7,76	7,95	7,98	8,00	4,02
Costo del lavoro	2,18	2,36	2,29	2,29	2,29	1,14
Altri costi operativi	4,9	5,40	5,66	5,69	5,71	2,88
TOTALE COSTI NETTO ACCESSO INFRASTRUTTURA	53,04	55,91	60,43	56,62	54,80	27,61
Treni km (M) (produzione commerciale equivalente)	3,83	3,61	3,87	4,3	4,23	2,12
Passeggeri km (M)	174,82	167,43	175,99	190,26	200,25	100,63
COSTI UNITARI/TRKM NETTO ACCESSO INFRASTRUTTURA (€)	13,86	15,50	15,61	13,16	12,96	13,05
COSTI UNITARI/VKM NETTO ACCESSO INFRASTRUTTURA (€cent/UT)	0,30	0,33	0,34	0,30	0,27	0,27

Tabella 20 | Efficienza Costi di Processo

Di seguito le più rilevanti motivazioni dell'andamento delle principali voci di costo previste nel PEF:

- **Condotta e Scorta:** i costi aumentano in funzione dei previsti incrementi di produzione, che richiedono maggiori risorse, la cui assunzione viene anticipata per la formazione tecnica al ruolo;
- **Gestione Circolazione:** i costi di gestione e circolazione evidenziano una riduzione principalmente riconducibile all'eliminazione dei servizi automobilistici programmati in orario, in quanto tali servizi sono stati ripristinati in modalità ferroviaria, nonché alla contrazione dei servizi sostitutivi programmabili. Tale dinamica è stata determinata dal fatto che l'indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria nel bacino del Sulcis è stata gestita dalla Regione, a partire da luglio 2025, nell'ambito del contratto di servizio automobilistico affidato alla propria società in house;
- **Manovra:** i costi aumentano principalmente in funzione delle stimate variazioni dei prezzi a mercato;
- **Manutenzione e pulizie:** i costi registrano un incremento in relazione all'aumento delle percorrenze programmate, ai maggiori fabbisogni manutentivi della flotta Swing, connessi alla sostituzione dei componenti giunti a scadenza, nonché ai più elevati oneri di full service relativi ai

treni Blues, impiegati in sostituzione dei convogli ATR, temporaneamente indisponibili per manutenzioni cicliche, i cui costi erano originariamente a carico della Regione. Rileva, inoltre, la presa in carico da parte di Trenitalia della manutenzione di primo livello sulla flotta CAF ATR, nonché della manutenzione ciclica dei medesimi convogli, comprensiva dell'applicazione della nuova livrea, con un impatto economico concentrato prevalentemente negli anni 2027 e 2028.

- **Commerciale:** l'andamento dei costi del commerciale è stato stimato pressoché costante;
- **Staff:** l'andamento dei costi di staff è stato stimato pressoché costante nell'arco di piano. Rispetto al 2024, i maggiori costi di security sono dovuti all'introduzione, a partire dal 2026, di un presidio fisso di sicurezza finalizzato alla prevenzione di possibili reati e sicurezza dell'asset.

10.3 Gli obiettivi di Efficienza ed Efficacia

Sono riportati di seguito gli indicatori (KPI) di cui All'annesso 2 della Delibera ART 120/2018.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA		
Nome	Formulazione	Note
Costo operativo per treno-km	costi operativi/treni-km	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.

EFFICIENZA – COSTI		
Nome	Formulazione	Note
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione/ore servizio treni	Il costo di manutenzione include quello del personale addetto alla manutenzione.
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione/treni-km	
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi	

EFFICIENZA – RICAVI		
Nome	Formulazione	Note
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio al netto dell'IVA.
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	I ricavi totali sono dati dalla somma dei corrispettivi da contratto di servizio, dei ricavi da traffico e da altri ricavi.
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	

PRODUTTIVITA'		
Nome	Formulazione	Note
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	costi del lavoro totale/n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units.
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	

EFFICACIA		
Nome	Formulazione	Note
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	Numero dei treni con ritardo inferiore ai 5 minuti (solo causa IF) in rapporto al numero dei treni effettivamente circolati
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	Il tempo è espresso in minuti
Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	Numero di treni effettivamente circolati nell'anno di riferimento in rapporto al numero di treni programmati.

Si riportano di seguito i livelli obiettivo degli indicatori di efficienza ed efficacia definiti da ART raffrontati a quelli per il PEF della proroga 01.01.2026 – 30.06.2030.

11. Indicatori di efficienza operativa

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2018-2019 e 2021-2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza operativa:

Efficienza operativa ART [euro]	Media	Minimo	Massimo
Costo operativo per treno*km	11,105	10,422	12,023

Tabella 21 | Efficienza operativa – Indicatori ART Sardegna computato sui costi e ricavi storici.

A tali indicatori è stato applicato l'adeguamento inflattivo IPCA cumulato per il periodo 2019-2024, al fine di renderli confrontabili con i valori del PEF, deflazionati al 2024.

Efficienza operativa ART [euro]	Media	Minimo	Massimo
Costo operativo per treno*km	12,409	12,107	12,882

Tabella 21 b | Efficienza operativa – Indicatori ART Sardegna a valori attualizzati con indice IPCA al 2024

Tenendo quindi a riferimento tali valori (Tabella 21 b), per il PEF 2026-2030 sono stati fissati i target per ciascun anno, riportati nella successiva Tabella 22. In particolare, si evidenzia che nella definizione di tali target non sono stati considerati i costi non presenti nei consuntivi utilizzati da ART per definire gli obiettivi di efficientamento, quali quelli relativi alla gestione della flotta CAF di proprietà della Regione, in quanto precedentemente sostenuti direttamente dalla Regione ed i costi di security. Come previsto dalle Delibere, non sono inoltre stati considerati i costi relativi all'accesso infrastruttura.

Efficienza operativa PEF 26-30 [euro]	2026	2027	2028	2029	2030	Media 2026-30
Costo operativo per treno*km	14,599	13,446	12,006	12,223	12,310	12,917

Tabella 22 | Efficienza operativa Target a valori 2024

Confrontando quindi i valori di PEF con quelli definiti da ART si evidenzia un allineamento per gli anni 2028-2030, mentre per i primi due anni i valori PEF risultano superiori in ragione delle specificità degli esercizi, con costi di personale aggiuntivi determinati dalla produzione incrementale dal 2028, che richiede assunzioni già dal 2026 per la formazione del personale al ruolo, costi per la sostituzione di componenti sulla flotta swing per il raggiungimento della relativa scadenza manutentiva e, infine, un rilevante ricorso ad autoservizi per le numerose interruzioni disposte dal Gestore dell'Infrastruttura.

I dati economici a consuntivo saranno confrontati annualmente con quelli previsti a PEF così da verificare eventuali scostamenti e individuare le eventuali azioni al fine di perseguire gli obiettivi di efficienza condivisi.

12. Obiettivi di efficienza – costi

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2018-2019 e 2021-2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza-costi:

Efficienza - Costi ART [euro]	Media	Minimo	Massimo
Costo operativo per posto*km	0,065	0,061	0,069
Costo operativo per passeggero*km	0,242	0,193	0,326
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	153,876	140,323	176,119
Costi Manutenzione per treno*km	2,301	2,084	2,627
Costi Manutenzione per costi operativi	20,79%	17,87%	24,15%

Tabella 23 | Efficienza Costi – Indicatori ART Sardegna computato sui costi e ricavi storici.

A tali indicatori è stato applicato l'adeguamento inflattivo IPCA cumulato per il periodo 2019-2024, al fine di renderli confrontabili con i valori del PEF, deflazionati al 2024.

Efficienza - Costi ART [euro]	Media	Minimo	Massimo
Costo operativo per posto-km	0,073	0,068	0,078
Costo operativo per passeggero-km	0,271	0,229	0,379
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	172,830	143,698	208,560
Costi Manutenzione per treno-km	2,583	2,163	3,111

Tabella 23 b | Efficienza Costi – Indicatori ART Sardegna a valori attualizzati con indice IPCA al 2024

Tenendo quindi a riferimento tali valori (Tabella 23 b), per il PEF 2026-2030 sono stati fissati i target per ciascun anno, riportati nella successiva Tabella 24, elaborati tenendo conto delle stesse normalizzazioni descritte per l'indicatore “costo operativo per Treno*km.

Efficienza costi PEF 2026-2030 [euro]	2026	2027	2028	2029	2030	Media PEF
Costo operativo per posto*km	0,075	0,067	0,057	0,059	0,059	0,063
Costo operativo per passeggero*km	0,315	0,296	0,271	0,258	0,259	0,280
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	216,838	182,866	164,750	163,302	167,473	179,046
Costi Manutenzione per treno*km	3,611	3,061	2,723	2,757	2,828	2,996
Costi manutenzione/Costi operativi	23,40%	22,25%	22,42%	22,21%	22,61%	22,58%

Tabella 24 | Efficienza Costi - Target

Confrontando quindi i valori di PEF con quelli definiti da ART si evidenzia:

- un allineamento per quanto attiene alla voce “Costo operativo per posto*km” per gli anni 2026-2027, mentre per gli anni successivi il target di PEF risulta più efficiente grazie all'entrata in esercizio di 5 nuovi treni Blues, che offrono un numero di posti maggiore della media della flotta in uso in Sardegna;
- un allineamento per quanto attiene alle voci “Costo operativo per passeggero*km” e “Costi di manutenzione per costi operativi”;
- un allineamento per quanto attiene alle voci “Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni” e “Costi Manutenzione per treno*km” dal 2027 al 2030, mentre i valori del 2026 risultano

superiori in ragione dei costi per la sostituzione straordinaria di componenti sulla flotta swing per il raggiungimento della relativa scadenza manutentiva.

Tali target possono essere raggiunti grazie all'incremento dell'offerta previsto in occasione dei rilasci del Gestore dell'Infrastruttura che consentono un utilizzo più efficiente dei fattori produttivi.

13. Obiettivi di efficienza – ricavi

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2018-2019 e 2021-2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza-ricavi:

Efficienza ricavi ART [euro]	Media	Minimo	Massimo
Ricavi da Traffico per treno*km	2,851	1,944	3,478
Ricavi da Traffico per posto*km	0,017	0,012	0,020
Ricavi da Traffico per passeggero*km	0,060	0,050	0,069
Ricavi totali per treno*km	15,168	14,774	15,795
Ricavi totali per posto*km	0,089	0,084	0,092
Ricavi totali per passeggero*km	0,332	0,266	0,471
Coverage Ratio	25,54%	18,65%	28,93%

Tabella 25 | Efficienza Costi – Indicatori ART Sardegna computato sui costi e ricavi storici

A tali indicatori è stato applicato l'adeguamento inflattivo IPCA cumulato per il periodo 2019-2024, al fine di renderli confrontabili con i valori del PEF, deflazionati al 2024.

Efficienza ricavi ART [euro]	Media	Minimo	Massimo
Ricavi da Traffico per treno*km	3,174	2,259	3,628
Ricavi da Traffico per posto*km	0,019	0,014	0,022
Ricavi da Traffico per passeggero*km	0,067	0,059	0,073
Ricavi totali per treno*km	16,986	15,903	18,021
Ricavi totali per posto*km	0,100	0,090	0,109
Ricavi totali per passeggero*km	0,372	0,309	0,547

Tabella 25 b | Efficienza Ricavi – Indicatori ART Sardegna a valori attualizzati con indice IPCA al 2024

Tenendo quindi a riferimento tali valori (Tabella 25), per il PEF 2026-2030 sono stati fissati i target per ciascun anno, riportati nella successiva tabella 26.

Ricavi [euro]	2026	2027	2028	2029	2030	Media 26-30
Ricavi da Traffico per treno*km	3,245	3,495	3,401	3,642	3,659	3,489
Ricavi da Traffico per posto*km	0,016	0,017	0,016	0,017	0,017	0,017
Ricavi da Traffico per passeggero*km	0,070	0,077	0,077	0,077	0,077	0,076
Ricavi totali per treno*km	22,553	23,694	22,824	23,468	23,520	23,212
Ricavi totali per posto*km	0,109	0,116	0,107	0,111	0,111	0,111
Ricavi totali per passeggero*km	0,486	0,521	0,516	0,496	0,494	0,503

Coverage ratio	21,06%	24,07%	25,63%	26,40%	25,79%	24,59%
----------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Tabella 26 | Efficienza Ricavi - Target periodo 2026-2030

Confrontando quindi i valori di PEF con quelli definiti da ART si evidenzia:

- un sostanziale allineamento per quanto attiene alla voce “Ricavi da Traffico per treno*km”;
- un allineamento per quanto attiene alla voce “Ricavi da Traffico per posto*km”, con un flessio nel 2028 per l'entrata in esercizio di 5 nuovi treni Blues, che offrono un numero di posti maggiore della media della flotta in uso in Sardegna, compensato poi negli anni successivi dall'incremento dei viaggiatori;
- un andamento superiore per quanto attiene alla voce “Ricavi da Traffico per passeggero*km” dal 2027, in relazione al previsto incremento delle tariffe, che poi si mantiene costante non immaginando rilevanti modifiche nella scelta dei titoli di viaggio da parte della clientela;
- un andamento superiore per quanto attiene alla voce “Ricavi totali per treno*km”, considerando i corrispettivi necessari alla compensazione di costi non presenti nei consuntivi utilizzati da ART per definire gli obiettivi di ricavo, quali la gestione della flotta CAF di proprietà della Regione, in quanto precedentemente gestita direttamente dalla Regione, l'acquisto di nuovi treni e gli investimenti in impianti;
- un andamento superiore per quanto attiene alla voce “ricavi totali per posto-km” nelle annualità 2026 e 2027, con una flessione negli anni successivi in seguito all'entrata in esercizio di 5 nuovi treni Blues, che offrono un numero di posti maggiore della media della flotta in uso in Sardegna;
- un sostanziale allineamento per quanto attiene alla voce “Ricavi totali per passeggero*km” e “Coverage ratio”.

Tali target possono essere raggiunti grazie all'incremento dei viaggiatori per l'offerta aggiuntiva prevista in occasione dei rilasci del Gestore dell'Infrastruttura e per incremento della qualità dell'offerta, così come dell'incremento previsto delle tariffe al 2027.

14. Indicatori di produttività

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2018-2019 e 2021-2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di produttività:

Produttività ART [euro]	Media	Minimo	Massimo
Costo del lavoro totale per numero addetti totali	61.127,969	57.034,544	63.199,001
Treni*km per numero addetti operativi	17.233,656	15.581,458	18.217,587
Treni*km per numero addetti totali	11.367,614	10.189,337	12.190,667

Tabella 27 | Produttività – Indicatori ART Sardegna computato sui costi e ricavi storici.

A tali indicatori è stato applicato l'adeguamento inflattivo IPCA cumulato per il periodo 2019-2024, al fine di renderli confrontabili con i valori del PEF, deflazionati al 2024.

Produttività ART [euro]	Media	Minimo	Massimo
Costo del lavoro totale per numero addetti totali	68.555,730	60.477,776	74.114,907

Tabella 27 b | Produttività – Indicatori ART Sardegna a valori attualizzati con indice IPCA al 2024

Tenendo quindi a riferimento tali valori (Tabella 27 b per il costo del lavoro e 27), per il PEF 2026-2030 sono stati fissati i target per ciascun anno, riportati nella successiva tabella 28.

Produttività PEF 26-30 [euro]	2026	2027	2028	2029	2030	Media PEF
Costo del lavoro totale per numero addetti totali	59.283,13 7	59.286,25 2	59.276,33	59.266,54 3	59.273,48 8	59.277,15
Treni*km per numero addetti operativi	15.513,61 0	15.576,13 2	17.356,58	17.062,01 3	17.097,04 8	16.520,87 7
Treni*km per numero addetti totali	9.888,760	9.962,302	11.053,48 2	10.921,20 1	10.953,65 6	10.555,88

Tabella 28 | Produttività – Target di periodo

Confrontando quindi i valori di PEF con quelli definiti da ART si evidenzia come l'indicatore “Costo del lavoro totale per numero addetti totali” risulta sempre inferiore al valore minimo indicato da ART in ragione del ricambio generazionale.

Confrontando i valori di PEF con quelli definiti da ART, si evidenzia come gli indicatori “Treni*km per numero addetti operativi” e “Treni*km per numero addetti totali” risultano in linea con i parametri indicati da ART a eccezione degli anni 2026 e 2027 in ragione delle assunzioni anticipate per la formazione tecnica al ruolo legate all'incremento di produzione programmato dalla Regione e recepito nel PEF. Con riferimento al 2028, i valori sono legati alla produzione ferroviaria piena rispetto a quelle del 2029 e 2030, di cui si prevede una minima riduzione in relazione alle previste interruzioni all'infrastruttura.

15. Indicatori di efficacia

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2018-2019 e 2021-2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficacia:

Efficacia ART	Formulazione	media ART	min ART	max ART
Puntualità (solo causa IF)**	n. treni in orario/n. treni circolati	93,97%	90,20%	95,79%
Scostamento da orario (solo causa IF)**	tempo di ritardo/tempo di percorrenza*	1,44%	0,96%	2,14%
Regolarità Treni (solo causa IF)**	n. treni circolati/n. treni programmati	98,39%	96,63%	99,04%

* I valori indicati sono riferiti alla variabile treni-km in ritardo (>5 min; causa IF)/ treni*km circolati, in quanto proxy dello scostamento orario.

** I valori indicati sono riferiti a tutte le cause per mancanza del dato di dettaglio.

Tabella 29 | Efficacia – Indicatori ART

Tenendo quindi a riferimento tali valori (Tabella 29), per il PEF 2026-2030 sono stati fissati i seguenti target di efficacia per ciascun anno, riportati nella successiva tabella:

Efficacia PEF 2026-2030	2024	2026	2027	2028	2029	2030	Media PEF
Puntualità TI	98,73%	98,67 %	98,67 %	98,67 %	98,67 %	98,67 %	98,67%
Scostamento da orario	2,36%	2,31%	2,31%	2,31%	2,31%	2,31%	2,31%
Regolarità treno	99,71%	99,64 %	99,64 %	99,64 %	99,64 %	99,64 %	99,64%

Tabella 30 | Efficacia - Target periodo

I target sono stati determinati secondo la stessa metodologia utilizzata da ART per la determinazione del valore massimo, medio e minimo e sono calcolati utilizzando il sistema di monitoraggio della circolazione del GI. I target di puntualità sono determinati tenendo conto dell'orario di arrivo alla località di destinazione dei treni.

Come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018, l'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi" prevede ulteriori indicatori di qualità relativi anche alla puntualità e regolarità.

16. Analisi dei rischi

Nella definizione della Matrice dei Rischi, le Parti hanno valutato e condiviso di dare continuità all'attribuzione dei rischi del precedente contratto, recependo quanto definito dalle disposizioni di cui al comma 8 della Misura 1 della Delibera ART del 28 novembre 2019 n. 154, come emendata dalle delibere ART n. 64/2024 e n. 177/2024, che costituiscono condizioni più favorevoli per la gestione del servizio.

Le Parti hanno individuato conseguentemente specifiche soglie di mitigazione del rischio, prendendo a riferimento quale soglia massima del rischio in capo a Trenitalia la remunerazione del capitale investito, in termini di quota di remunerazione dell'equity allo scopo di salvaguardare la sostenibilità e l'equilibrio economico-finanziario della proroga.

La soglia massima annuale del rischio, così determinata, è stata ripartita – in termini di percentuali – tra il rischio legato alla contrazione non prevedibile della domanda di servizio (in termini di ricavi da traffico), alla variazione in aumento dei costi operativi (eccetto quelli interamente riconosciuti dalla Regione, cosiddetti costi passanti) di processo e all'importo massimo delle penali annue. Rispetto al contratto originario è stato introdotto un rischio ricavi da traffico in capo a Trenitalia ed è stato incrementato di 1,4 punti percentuali il rischio in capo a Trenitalia per l'aumento dei costi operativi di processo.

L'Atto di proroga prevede il monitoraggio annuale dell'andamento economico-finanziario (nonché dei relativi parametri industriali) effettuato confrontando i valori di PEF normalizzato all'inflazione reale (FOI) e alla produzione reale consuntivata con il CER normalizzato delle voci non di competenza, al fine di:

- rilevare l'andamento dei KPI;
- verificare le condizioni per cui possano scattare le clausole di revisione del PEF, in relazione all'allocatione dei rischi tra le parti definita nella Matrice dei Rischi.

L'eventuale scostamento derivante da tale confronto sarà registrato annualmente a credito o debito di una delle Parti e compensato alla fine del periodo di proroga. In alternativa le Parti possono condividere la possibilità di reimpiego durante gli incontri del Comitato Tecnico di Gestione.

Il riequilibrio verrà effettuato al termine della durata della proroga contrattuale - secondo le regole definite contrattualmente e in linea con la regolazione di riferimento - al fine di quantificare eventuali situazioni di sovra-compensazione o sotto-compensazione.

17. Dinamiche inflattive e di indicizzazione dei prezzi del materiale rotabile e rispetto del cronoprogramma di consegna

Nel PEF il valore dei rotabili è stato indicizzato allo scopo di tenere già conto di quello che potrà essere l'effettivo costo dei treni al momento della consegna, stimando il prezzo dei rotabili, anno per anno, sulla base dell'indice inflattivo presunto. Con l'affidamento dei servizi è definito l'importo economico di investimento in capo a Trenitalia, sul quale è costruito il PEF e sul quale si fonda l'equilibrio dell'atto secondo il Reg. 1370/2007.

In caso di riduzione del costo effettivo del materiale rotabile rispetto a quello stimato nel PEF, che si definisce alla consegna, il maggior importo degli investimenti inserito a PEF potrà essere destinato ad altri ulteriori investimenti da definire congiuntamente ovvero determinare un riequilibrio del PEF, secondo le diverse modalità previste dall'Atto di proroga.

Nella circostanza di indicizzazione oltre il trend già stimato nel PEF, il maggior costo è a carico della Regione, fatto salvo che il maggiore costo sia imputabile alla responsabilità gestionale di Trenitalia, e sarà valutato nell'ambito del confronto PEF/CER, per essere compensato con eventuali poste di segno inverso e, se necessario, sarà attivata la procedura di riequilibrio del PEF, secondo le diverse modalità previste dall'Atto di proroga.

Qualora si dovessero riscontrare ritardi nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma degli investimenti di cui all' Allegato 8 "Piano Investimenti". Trenitalia sarà soggetta a penali come specificatamente previsto dall'Allegato 7 "Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi". Gli eventuali costi emergenti saranno in capo a Regione in sede di confronto PEF/CER, se non integralmente compensati da eventuali maggiori ricavi o minori costi.

18. Fattori di contesto che influenzano il raggiungimento degli obiettivi

18.1 Caratteristiche della domanda e dell'offerta all'interno della regione

Le caratteristiche territoriali della Regione influenzano l'andamento della domanda di mobilità.

La Regione Sardegna è composta da n. 377 Comuni (organizzati nelle città metropolitane di Cagliari e Sassari, e nelle province del Medio Campidano, Sulcis Iglesiente, Ogliastra, Gallura Nord-Est Sardegna, Oristano, Nuoro) con una popolazione residente censita al 01° gennaio 2025 di 1.562.381 unità (fonte ISTAT).

La distribuzione della popolazione in Sardegna si concentra prevalentemente lungo le coste, in particolare nella pianura del Campidano, nell'area metropolitana di Cagliari e nei comuni costieri del Sulcis e del Sassarese. Le principali città dell'isola — Cagliari, Sassari e Quartu Sant'Elena — raccolgono complessivamente circa 335.000 residenti, pari a circa il 21% della popolazione regionale, su una superficie che rappresenta circa il 3% dell'estensione territoriale della Sardegna.

Dal “22° Rapporto sulla mobilità degli italiani” dell'Isfort (Pubblicazione Dicembre 2025) si evince che il 39% degli spostamenti totali a livello nazionale avviene per motivi di studio o lavoro (dato riferito al I° semestre 2025).

Prendendo in esame gli spostamenti per studio e lavoro, secondo il “Censimento Permanente della Popolazione 2011” dell'Istat, aggiornato al 31 dicembre 2019, la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di studio o lavoro in Sardegna, al 31 dicembre 2019, è pari a 723.112. Di questi il 32,1% avviene per motivi di studio e il 67,9% per lavoro. Inoltre, gli spostamenti all'interno del Comune di dimora abituale sono in totale 446.302 (pari al 61,7% del totale) mentre al di fuori sono 276.810 (pari al 38,3%).

Per quanto riguarda la ripartizione modale, con riferimento all'anno 2024 e alla circoscrizione territoriale “Sud e Isole”, il 67% degli spostamenti avviene con mezzo privato motorizzato, mentre circa il 26% si sposta a piedi e bici e circa il 6% con trasporto pubblico (treno, bus, metro), di cui circa il 13% in treno.

Appare, quindi, potenzialmente rilevante la quota di shift modale che potrebbe spostarsi dalla modalità privata alla pubblica, tenuto anche conto del fatto che un terzo della popolazione sarda vive in località dotate di stazioni ferroviarie. In tal senso vanno considerate le politiche di agevolazione che la Regione Sardegna ha attivato da tempo in favore di numerose categorie di viaggiatori così come il progetto di integrazione tariffaria. Di contro fenomeni come lo smart working e la formazione a distanza stanno generando nuovi modelli di domanda di mobilità che riducono l'uso sistematico in favore di modelli saltuari e soggetti a scelte trasportistiche diverse viaggio per viaggio.

La domanda di mobilità per turismo e attività *leisure* costituisce - almeno in parte – una potenziale domanda di trasporto pubblico locale, da intercettare anche attraverso azioni sulla progettazione dei servizi di trasporto (con missioni potenziate su località di maggiore attrazione turistica nel periodo dalla tarda primavera all'inizio dell'autunno) e sinergie con le imprese di trasporto a cui è affidato il servizio, tenuto conto della distanza tra le stazioni ferroviarie e le principali attrazioni turistiche.

Relativamente alla domanda di mobilità soddisfatta attraverso i servizi regionali forniti da Trenitalia, si evidenzia che gli spostamenti ferroviari all'interno della regione nel giorno feriale medio sono circa 11.458, con la maggior parte del traffico concentrato sulle linee Cagliari-Iglesias/Carbonia e Cagliari-San Gavino-Oristano, tratte a vocazione pendolare.

Come anticipato al paragrafo 5 ("Il programma di esercizio"), nell'ambito dell'Atto di proroga per il periodo 1° gennaio 2026-30 giugno 2030 si prevede un progressivo incremento dei servizi in funzione della apertura di nuove linee e del potenziamento di quelle esistenti, di cui si dirà al successivo paragrafo 19.2 ("Investimenti sulle infrastrutture da parte del GI").

Gli sviluppi d'offerta consentiranno di rispondere meglio alla reale domanda di mobilità nelle principali aree metropolitane dell'isola, di intercettare nuova domanda (anche grazie all'attivazione di collegamenti diretti) e di potenziare servizi di tipo *leisure*.

In relazione ai servizi sostitutivi programmati annualmente in orario, si evidenzia che sono cessati da febbraio 2026, in relazione al cronoprogramma di rilascio infrastrutturale del Gestore dell'Infrastruttura RFI.

18.2 Caratteristiche infrastrutturali

L'infrastruttura ferroviaria della regione Sardegna è stata descritta al precedente paragrafo 3 ed è oggi oggetto di rilevanti interventi da parte del Gestore RFI, descritti nel paragrafo 19.2.

Il Piano economico-finanziario dell'atto di proroga tiene conto del positivo impatto dei rilasci infrastrutturali, anche in termini di velocizzazione degli itinerari, secondo il cronoprogramma definito dal Gestore dell'Infrastruttura RFI. Eventuali scostamenti temporali produrranno effetti sul raggiungimento degli obiettivi.

Il PEF tiene, inoltre, conto della disponibilità e della stabilità delle caratteristiche dell'infrastruttura in termini di qualità, per cui un loro eventuale degrado potrà determinare un sensibile impatto sull'attrattività del servizio e, quindi, sia sul trend dei ricavi da traffico (variabili esogene considerate nel paragrafo 16 Ripartizione dei rischi) sia sui costi.

18.3 Caratteristiche del materiale rotabile esistente

La flotta in asset per i servizi contrattualizzati nel presente Atto di proroga comprende i seguenti rotabili:

ASSET ROTABILI SARDEGNA	2026	2027	2028	2029	2030
CAF TD	8*	8	8	8	8
Minuetto Diesel	10	10	10	10	10
Swing	10	10	10	10	10
Treno ibrido Blues trimodale	12	12	17	17	17

*Si prevede la consegna dell'ottavo CAF nel corso del 2026

Tabella 31 | Asset Rotabili Sardegna

L'età media delle singole tipologie di mezzi al 01° gennaio 2026 risulta come di seguito:

	0-5 anni	6-10 anni	11-15 anni	>15 anni
Complessi diesel	10	7	0	10
Treno ibrido Blues trimodale	12	0	0	0

Tabella 32 | Età media materiale rotabile al 01° gennaio 2026

L'incremento dell'offerta programmato nel corso del periodo di proroga può realizzarsi grazie all'ampliamento della flotta che rappresenta quindi uno degli elementi portanti su cui si fonda l'incremento dell'offerta ed il conseguente stimato incremento dell'attrattività dello stesso.

18.4 Caratteristiche del servizio

Nell'ambito dell'Atto di proroga si prevede un progressivo incremento dei servizi in funzione dell'apertura di nuove linee e del potenziamento di quelle esistenti, coerentemente con il cronoprogramma definito dal Gestore dell'Infrastruttura RFI:

- nel 2026 si conferma l'offerta commerciale consolidata dal 1° luglio al 31 dicembre 2025, che tiene conto dell'indisponibilità della tratta ferroviaria Decimomannu-Iglesias/Carbonia (Sulcis);
- dal 1° gennaio 2027, coerentemente con il rilascio previsto della tratta ferroviaria Decimomannu-Iglesias/Carbonia, si procederà con una riprogrammazione dell'offerta con il rafforzamento del cadenzamento nel Sulcis e nel Medio-Campidano, con conseguente incremento di produzione;
- dal 1° gennaio 2028, coerentemente con la prevista entrata in esercizio dei cinque nuovi treni Blues, si prevede un ulteriore incremento dell'offerta, valorizzando i bacini a più alta domanda, e - coerentemente con il rilascio previsto – con una nuova offerta dedicata sulla linea Olbia – Olbia Aeroporto.

In tale contesto, gli interventi di sviluppo e potenziamento tecnologico ed infrastrutturale potranno determinare nuove opportunità – se realizzati nei tempi previsti – nonché consentire di raggiungere gli obiettivi fissati nell'Atto di proroga in merito a ricavi, costi, efficienza ed efficacia delle prestazioni.

19. Investimenti previsti

19.1 Investimenti da parte di Trenitalia-Regione

L'Atto di proroga prevede investimenti in capo a Trenitalia per complessivi 133 mln di euro, ripartiti in interventi per il rinnovo e il revamping della flotta, la modernizzazione degli impianti manutentivi di Cagliari e di Sassari, per ciclica e per tecnologia, come di seguito rappresentato.

- Materiale rotabile in autofinanziamento 57 mln di euro;
- Revamping e restyling 6,5 mln di euro;
- Impianti 26,1 mln di euro;
- Informatica 0,4 mln di euro;
- Tecnologie 22,1 mln di euro;
- Ciclica 20,9 mln di euro.

Tali investimenti sono stati programmati in continuità funzionale con quelli previsti e attuati nell'arco del contratto di servizio 2017/2025 e in relazione al nuovo scenario infrastrutturale delineatosi nel frattempo. Di seguito è rappresentata l'evoluzione degli investimenti a partire dal Contratto di Servizio originario e nei successivi Atti Integrativi n. 1 (Rep. 23/2020) e n. 2 (Rep. 18/2024).

Investimenti in Materiale rotabile

CDS 2017-2025

Il Contratto prevedeva l'acquisto di n° 10 treni Swing ad un costo unitario stimato di 3,6 mln di euro e n° 8 treni DMU ad un costo unitario stimato di 6,5 mln di euro. Contributo erogato dalla Regione per acquisto pari a 9,4 mln di euro. Investimento complessivo di Trenitalia pari 78,3 mln di euro per materiale rotabile.

1° Atto Integrativo

Il 1° Atto Integrativo ha confermato l'acquisto di n° 10 treni Swing a un costo unitario stimato di 3,6 mln di euro e ha incrementato il numero di DMU da 8 a 12, individuando il modello ibrido Blues a 4 casse, a un costo unitario stimato di 6,5 mln di euro e introducendo l'acquisto di due locomotive da impiegare per il soccorso.

Il volume degli investimenti a carico della Regione passa da 9.4 mln di euro a 62.3 mln di euro quale effetto delle risorse FSC pari a 52.9 mln di euro. L'investimento complessivo di Trenitalia in materiale rotabile è rimodulato in 74,1 mln di euro

2° Atto Integrativo

Il 2° Atto Integrativo ha confermato l'acquisto di tutti i treni previsti dal 1° Atto integrativo ad eccezione delle locomotive di soccorso la cui consegna non sarebbe stata compatibile con la scadenza del contratto di servizio.

Il volume degli investimenti a carico della Regione è passato da 62.3 mln di euro a 65.8 mln di euro per effetto delle risorse di cui al Decreto n. 164 del 21/04/2021 per circa 3,5 mln di euro. L'investimento complessivo di Trenitalia in materiale rotabile è rimodulato in 75,2 mln di euro.

La consegna dei 22 treni (10 Swing + 12 Blues) si è conclusa nell'anno 2024.

Atto di proroga

Gli investimenti in materiale rotabile da parte di Trenitalia prevedono l'acquisto di 5 treni Blues (44 mln di euro complessivi) che incrementeranno la flotta dei Blues in esercizio portandola da 12 a 17 unità e consentiranno di sfruttare a pieno le nuove caratteristiche dell'infrastruttura con un incremento di produzione di circa 500.000 treni*km annui, rispetto alle percorrenze storiche.

È previsto, inoltre, l'acquisto di 2 locomotive di soccorso (12,95 mln di euro complessivi), inizialmente programmato nel Contratto di servizio 2017 – 2025 (1° Atto integrativo) e non effettuato (2° Atto integrativo) e quindi inserito all'interno dell'Atto di proroga.

Investimenti in impianti

CDS 2017-2025

Per quanto attiene agli impianti, il progetto originario di potenziamento dell'impianto manutentivo di Cagliari, previsto dal Contratto di Servizio 2017-2025 prevedeva investimenti per 6 mln di euro, finalizzati all'adeguamento dei piazzali e dei capannoni, attrezzaggi industriali e infrastrutture. Di seguito i principali interventi:

- acquisto e installazione di attrezzature;
- opere civili per adeguamento dei piazzali e dei capannoni industriali;
- ammodernamento e adeguamento dell'infrastruttura e dei binari di accesso ai capannoni;
- adeguamento degli impianti idrici, elettrici e distribuzione gasolio.

1° Atto Integrativo

Nel 2020, in considerazione anche dell'arrivo del nuovo materiale rotabile a composizione bloccata in quantità e tipologia superiore rispetto a quanto originariamente previsto nel CdS e visti i limiti infrastrutturali della configurazione dell'impianto e delle dotazioni tecnologiche si è proceduto a rimodulare gli investimenti in impianti, comprendendo risorse per l'effettuazione anche della manutenzione ciclica di parte dei rotabili al fine di evitare i costi per il trasferimento marittimo e limitare l'indisponibilità dei convogli.

Rispetto alla previsione originaria di 6 mln di euro, il piano degli investimenti in impianti previsto dal 1° Atto Integrativo al CdS ha pertanto comportato un incremento di circa 11 mln di euro, portando il totale degli investimenti a 16,3 mln di euro.

I principali interventi previsti sono quelli di seguito riportati:

- attività di adeguamento delle coperture dei capannoni e modifica layout (opere civili);
- riqualificazione e adeguamento impiantistico (impianti);
- plateizzazione e attrezzaggio binari di accesso all'IMC (infrastruttura);
- riqualificazione interna magazzini (opere civili);
- predisposizione impianti di security (security).

A seguito della sottoscrizione del 1° Atto Integrativo, Trenitalia ha avviato le procedure di appalto dei lavori a giugno 2022, giugno 2023 e febbraio 2024, adeguando anche gli importi previsti a gara. Tuttavia, a causa degli incrementi di prezzo dovuti al Covid e ai conflitti bellici, tali procedure sono andate deserte.

2° Atto Integrativo

A dicembre 2024, in ossequio alla Delibera di Giunta Regionale n. 29/21 del 07.08.2024 è stato sottoscritto il 2° Atto Integrativo al CdS che ha rimodulato gli investimenti di potenziamento dell'IMC di Cagliari a 7,7 milioni di euro, tenendo conto dell'andamento negativo delle procedure di appalto espletate e in considerazione di quanto effettivamente realizzabile entro la scadenza del 31 dicembre 2025. A tale data risultano consuntivati investimenti ascrivibili alla voce impianti pari a 5.7 mln di euro.

Atto di proroga

In continuità con le lavorazioni svolte per migliorare la funzionalità dell'IMC di Cagliari, tenuto conto dei nuovi fabbisogni d'intervento maturati nel corso degli ultimi anni nonché in considerazione delle difficoltà di affidamento riscontrate, si è proceduto a revisionare il progetto di investimento originale.

In particolare, è previsto un investimento di 26,1 mln di euro, come di seguito articolato:

- è stato integralmente rivisitato il progetto di potenziamento dell'IMC di Cagliari, suddividendolo in sotto-attività che possano essere singolarmente affidate e integrandolo di ulteriori attività resesi necessarie per un importo di 19,2 mln;
- sono stati previsti interventi di mitigazione per 2,9 mln di euro che consentono di mantenere operativo l'impianto mentre vengono effettuati gli interventi di adeguamento strutturale dell'IMC di Cagliari;
- è stato previsto un intervento di adeguamento dell'IMC di Sassari, non contemplato dal Contratto di Servizio originario, per un valore di 2,2 mln;
- altri interventi su fabbricati funzionali all'operatività aziendale per 1,8 mln.

Altri investimenti

Gli investimenti in revamping sono stati ridotti dagli 8,7 mln di euro del Contratto di Servizio originale ai 6,1 mln di euro del 1° Atto Integrativo e successivamente ai 3,8 mln di euro del 2° Atto Integrativo, in seguito alle nuove previsioni di dismissione della flotta ALN, sostituita da materiale più performante e adatto all'infrastruttura ferroviaria (Swing e Blues); rispetto alla previsione del 2° Atto Integrativo gli interventi in revamping e restyling consuntivati ammontano a 3,4 mln di euro.

L'Atto di proroga prevede attività di revamping per 6,5 mln di euro da dedicare principalmente alla flotta Minuetto che nel corso della proroga supererà i 20 anni di esercizio.

Per quanto riguarda gli investimenti in ciclica sul materiale di proprietà Trenitalia, questi sono stati conclusi in linea con quanto programmato: rispetto a una previsione da Contratto di Servizio e degli Atti Integrativi pari a 20,0 mln di euro sono stati consuntivati 20,1 mln di euro. Il Piano degli investimenti del 2° Atto integrativo ha previsto il finanziamento con fondi regionali delle attività di ciclica sui primi due treni della flotta ATR di proprietà regionale che hanno raggiunto le scadenze manutentive, per un importo di 4,1 mln di euro. L'Atto di proroga prevede il completamento di tali attività sulla restante parte della flotta ATR (5 treni) con un investimento di 9,2 mln di euro da parte della Regione e di 20,9 mln di euro da parte di Trenitalia sui rotabili di proprietà che raggiungeranno le relative scadenze manutentive.

Gli investimenti in tecnologie sono aumentati a 6,3 mln di euro nel 2° Atto Integrativo rispetto all'1,4 mln di euro previsto dal Contratto di Servizio e dal 1° Atto Integrativo, in ragione della necessità di avviare entro la fine del contratto le attività di installazione dei bordi ERTMS sulla flotta di proprietà Trenitalia.

L'Atto di proroga, in considerazione che tali attività non sono state realizzate entro il 31.12.2025, ha previsto l'investimento pari a 22,1 mln di euro per l'installazione dei bordi ERTMS su tutta la flotta, compresi i rotabili di proprietà regionale e al netto dei Blues che sono già dotati di tale impianto, comprese le risorse da dedicare all'aggiornamento tecnologico dei treni Swing.

Gli investimenti in informatica sono aumentati dai 0,4 mln di euro previsti nel Contratto di Servizio a 1 mln di euro del 2° Atto Integrativo. Sono stati realizzati interventi per un valore di 0,8 mln di euro principalmente riconducibili all'adeguamento dei software in uso e alla sperimentazione del TAP&TAP. L'Atto di proroga prevede investimenti in informatica, tra cui sono rilevanti quelli riferiti ai sistemi di vendita e informazione, che impattano direttamente e significativamente sull'esperienza di viaggio, così da rendere sempre più semplice l'utilizzo del treno. Significativo il progetto di estensione all'intera rete regionale del nuovo sistema di vendita TAP&TAP – oggi già disponibile per chi viaggia tra Cagliari – Elmas Aeroporto – che consente di acquistare il biglietto di corsa singola direttamente con la carta di credito, con un TAP nella stazione di partenza e un TAP nella stazione di arrivo, utilizzando le validatrici. Il sistema consente inoltre di tracciare i viaggi del passeggero e applicare, previa registrazione su sito web e app di Trenitalia, la migliore tariffa – la cosiddetta “best fare” – rispetto ai periodi di riferimento previsti dal sistema tariffario, sino all'abbonamento annuale.

Per quanto attiene alle tempistiche di recupero degli investimenti programmati, si rappresenta che gli ammortamenti sono regolati dalle aliquote del presente Atto.

Gli investimenti come informatica e ciclica vengono ammortizzati prevalentemente nel periodo di proroga, mentre l'ammortamento degli altri investimenti come l'acquisto dei 5 nuovi treni blues, i bordi ERTMS e il potenziamento/ammodernamento degli impianti di Cagliari e Sassari, indispensabili per la prosecuzione del servizio, verranno ammortizzati in tempi più lunghi in linea con la relativa aliquota. Il valore netto contabile di tali cespiti (materiale rotabile e impianti) oggetto dell'Atto di proroga sarà assorbito dalla Regione o impresa subentrante come stabilito all'art. 6 comma 7 e 8 del Contratto di Servizio vigente, trasposto senza modifiche nell'Atto di Proroga.

Si evidenzia che gli investimenti in materiale rotabile e impianti consentiranno alla Regione di poter inserire nelle future procedure di affidamento una flotta ampliata, dotata delle tecnologie di bordo indispensabili alla circolazione, nonché di impianti di manutenzione ammodernati e adeguati al fine di consentire attività manutentive in condizioni di efficienza.

19.2 Investimenti da parte del GI

Come evidenziato, il cronoprogramma dei rilasci infrastrutturali da parte del Gestore dell'Infrastruttura RFI, aggiornato a febbraio 2026, rappresenta uno dei principali elementi per lo sviluppo ed il consolidamento dell'offerta ferroviaria in Sardegna, la cui eventuale modifica può avere forti ricadute sul raggiungimento degli obiettivi condivisi; fino al completamento, i lavori determineranno rilevanti indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria, con una offerta commerciale condizionata.

In sintesi gli interventi/interruzioni.

Nel corso del 2026:

- interruzione Porto Torres – Sassari – Ozieri Chilivani;
- interruzione Olbia - Golfo Aranci;
- interruzione Macomer – Chilivani;
- interruzione Paulilatino – Solarussa;
- interruzione Marrubiu – Pabillonis;
- interruzione Elmas Aeroporto – Cagliari S. Gilla.

Nel corso del 2027:

- riattivazione della linea "Sulcis", con ripristino dei collegamenti ferroviari fra Decimomannu e Carbonia-Iglesias;
- interruzione Olbia – Golfo Aranci;
- interruzione Pabillonis – Marrubiu;

- interruzione Olbia – Ozieri;
- interruzione Pabillonis – Terralba.

Nel corso del 2028:

- attivazione della linea Olbia – Olbia Aeroporto;
- Elettrificazione Cagliari – Oristano;
- Interruzione Paulilatino – Solarussa.

20. Cronoprogramma per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi individuati

Fermo restando quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018, si conferma l'adozione di un modello di gestione e monitoraggio annuale, basato sul confronto per ciascun anno tra il Piano Economico-Finanziario e il consuntivo risultante dal Conto Economico Regionale, che permette una gestione conforme ai principi del Regolamento CE 1370/2007.

Per gli indicatori del PRO nell'ambito del confronto PEF-CER, così come per le Condizioni Minime di Qualità di cui alla Delibera ART 16/2018, si realizza un sistema di monitoraggio che consente, nell'ambito del Comitato tecnico di gestione dell'Atto di proroga e dei tavoli periodici di confronto con il territorio e i soggetti portatori di interesse, l'esame delle performance e l'individuazione di eventuali opportune azioni correttive, nonché, laddove possibile, di azioni preventive. Gli incontri del Comitato tecnico si prevedono di norma con cadenza semestrale, mentre quelli con il territorio ed i soggetti portatori di interesse di norma con cadenza annuale.

21. Responsabilizzazione dell'impresa ferroviaria per il raggiungimento degli obiettivi

Il non raggiungimento o il superamento degli obiettivi di efficacia è un rischio regolamentato dalla matrice dei rischi in relazione alla variazione in diminuzione o incremento dei ricavi da traffico, per cui non necessita l'individuazione di penali o premi dedicati.

22. Driver

Sono riportati di seguito i Driver di Conto Economico adottati da Trenitalia per l'elaborazione del Conto Economico Regionale.

RIEPILOGO DRIVER 1

Processo		Allocazione	Descrizione allocazione costi	Formula attribuzione costi
Accesso Infrastruttura		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Accesso Infrastruttura Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Accesso Infrastruttura Regione A}}{\sum \text{Accesso Infrastruttura}}$
Gestione Circolazione		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Gestione Circolazione Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
Condotta		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Condotta Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Condotta Regione A}}{\sum \text{FTE Condotta}}$
Servizi di Bordo (Scorta)		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Scorta Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Scorta Regione A}}{\sum \text{FTE Scorta}}$
Gestione Equipaggi		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Gestione Equipaggi Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Gestione Equipaggi Regione A}}{\sum \text{FTE Gestione Equipaggi}}$
Manovra		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Manovra Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Manovra Regione A}}{\sum \text{FTE Manovra}}$
Manutenzione	Manutenzione Corrente	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Manutenzione Corr. Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
	Pulizia	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Pulizia Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
	Verifica	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Verifica Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
	Manutenzione Ciclica	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Manutenzione Ciclica Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
Vendita		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Vendita Diretta Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Ricavi da Traffico Regione A}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}$
Staff	Industriali	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Staff di Supporto Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Totale FTE Regione A}}{\sum \text{Totale FTE}}$
	Supporto	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	
	Commerciali	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Staff Commerciali Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Ricavi da Traffico Regione A}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}$
Altri processi		Diretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale: Accantonamenti per Penali da CdS	$\text{Ammortamenti Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
Ammortamenti	Materiale rotabile	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Gestione Perno Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Eventi Treno Regione A}}{\sum \text{Eventi Treno}}$
	Altri: beni / mobili / immobili / immateriali	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Altri Amm. di Processo Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Costi Processo Regione A}}{\sum \text{Costi Processo}}$
Svalutazioni		Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Altre Svalutazioni Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
Imposte e Tasse		Quota indiretta	Quota di Imposte e Tasse attribuita attraverso driver calcolato in funzione del peso della base imponibile formata da R.O.O	$\text{Imposte DPR} \cdot \frac{\text{Risultato Operativo Ordinario Regione A}}{\text{Risultato Operativo Ordinario DPR}}$

Tabella 33 | Driver adottati da Trenitalia per l'elaborazione del Conto Economico Regionale

COSTI DI PROCESSO (INFLAZIONATI)

Costi operativi PEF 1.01.2026-30.06.2030	2026	2027	2028	2029	2030
Accesso infrastruttura	7,34	8,04	9,4	9,79	4,97
<i>altri costi operativi di processo</i>	0,89	1,10	1,21	1,20	0,60
Gestione circolazione	11,86	11,00	10,30	10,36	5,29
<i>costo del lavoro</i>	0,96	1,05	1,08	1,11	0,57
<i>altri costi operativi di processo</i>	10,90	9,95	9,22	9,25	4,72
<i>di cui autoservizi</i>	3,28	1,44	0,87	1,17	0,61
Condotta e scorta	16,11	17,82	18,47	18,85	9,66
<i>costo del lavoro</i>	15,04	16,73	17,36	17,72	9,08
<i>altri costi operativi di processo</i>	1,07	1,09	1,11	1,13	0,58
Manovra	2,08	2,12	2,25	2,38	1,20
<i>costo del lavoro</i>	0,76	0,7	0,72	0,74	0,36
<i>altri costi operativi di processo</i>	1,32	1,42	1,53	1,64	0,84
Manutenzione	15,36	19,71	16,55	14,82	7,7
<i>costo del lavoro</i>	3,15	3,04	3,03	3,04	1,54
<i>altri costi operativi di processo</i>	12,21	16,67	13,52	11,78	6,16
Pulizie Materiale Rotabile	1,35	1,55	1,85	2,12	1,13
Commerciale	3,94	4,01	4,14	4,26	2,19
<i>costo del lavoro</i>	1,74	1,73	1,78	1,83	0,94
<i>altri costi operativi di processo</i>	2,20	2,28	2,36	2,43	1,25
Staff	8,16	8,53	8,76	8,96	4,59
<i>costo del lavoro</i>	2,57	2,56	2,64	2,71	1,38
<i>altri costi operativi di processo</i>	5,59	5,97	6,12	6,25	3,21
Totale	66,20	72,78	71,71	71,54	36,73

COSTI DI PROCESSO DEFLAZIONATI E AL NETTO DEGLI EFFETTI DEI RINNOVI DEI CCNL STIMATI

Costi operativi PEF 1.01.2026-30.06.2030	2026	2027	2028	2029	2030
Accesso infrastruttura	7,09	7,63	8,75	8,95	4,46
<i>altri costi operativi di processo</i>	0,86	1,04	1,13	1,10	0,54
Gestione circolazione	11,44	10,39	9,53	9,41	4,72
<i>costo del lavoro</i>	0,89	0,94	0,94	0,94	0,47
<i>altri costi operativi di processo</i>	10,55	9,45	8,59	8,47	4,25
<i>di cui autoservizi</i>	3,21	1,38	0,82	1,09	0,56
Condotta e scorta	14,82	15,97	16,08	16,01	8,01
<i>costo del lavoro</i>	13,78	14,94	15,05	14,98	7,49
<i>altri costi operativi di processo</i>	1,04	1,03	1,03	1,03	0,52
Manovra	2,02	2,02	2,10	2,18	1,08
<i>costo del lavoro</i>	0,70	0,62	0,62	0,62	0,30
<i>altri costi operativi di processo</i>	1,32	1,40	1,48	1,56	0,78

Atto di proroga al Contratto di Servizio tra la Regione Autonoma della Sardegna e Trenitalia
1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030

Manutenzione	14,83	18,95	15,51	13,54	6,92
<i>costo del lavoro</i>	2,89	2,71	2,62	2,57	1,27
<i>altri costi operativi di processo</i>	11,94	16,24	12,89	10,97	5,65
Pulizie Materiale Rotabile	1,31	1,47	1,72	1,94	1,01
Commerciale	3,72	3,68	3,70	3,72	1,86
<i>costo del lavoro</i>	1,60	1,55	1,55	1,55	0,77
<i>altri costi operativi di processo</i>	2,12	2,13	2,15	2,17	1,09
Staff	7,76	7,95	7,98	8,00	4,02
<i>costo del lavoro</i>	2,36	2,29	2,29	2,29	1,14
<i>altri costi operativi di processo</i>	5,40	5,66	5,69	5,71	2,88
Totale	63,00	68,06	65,37	63,75	32,07

INDICATORI	2024	2026	2027	2028	2029	2030	
Treni km (M)	3,83	3,61	3,87	4,30	4,23	2,12	
Incremento % costo del lavoro	1,60%	3,50%	2,50%	3,00%	2,50%	2,50%	
Incremento % prezzi	1,10%	1,70%	1,80%	1,90%	1,90%	1,90%	
Deflattore costo del lavoro	1,00	1,09	1,12	1,15	1,18	1,21	
Deflattore altri costi	1,00	1,04	1,05	1,07	1,09	1,12	
Costo del lavoro deflazionato	20,23	21,63	23,04	23,07	22,95	22,89	
Costi operativi deflazionati netto accesso infrastruttura e normalizzati	53,04	52,67	52,06	51,64	51,68	26,04	
Costo operativo/tr*km (deflazionato)	13,86	14,599	13,446	12,006	12,223	12,310	
Recupero efficienza su costo operativo		5,32%	-7,90%	-10,71%	1,81%	0,71%	-11,20%

Schema 1 – Conto Economico Regolatorio

L'obiettivo del presente schema è quello di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi (inclusi gli effetti positivi di rete).

Schema 1 - Conto Economico Regolatorio		2026	2027	2028	2029	I sem. 2030
1.a	Ricavi da traffico	11,7	13,5	14,6	15,4	7,7
1.a.i	di cui ricavi da titoli di viaggio	11,7	13,5	14,6	15,4	7,7
1.a.ii	di cui compensazioni per agevolazioni/esenzioni tariffarie non coperte dal corrispettivo					
1.a.iii	di cui altro					
1.b	Altri proventi (escluso proventi finanziari)	3,6	7,3	3,7	1,8	0,9
1	Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	15,3	20,9	18,3	17,2	8,7
2	Effetti positivi di rete indotti (1)	-	-	-	-	-
3.a	Consumi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (2)	7,9	8,8	8,7	8,4	4,3
3.a.i	di cui carburante per trazione ferroviaria	7,3	8,2	8,0	7,7	3,9
3.a.ii	di cui elettricità per trazione ferroviaria	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1
3.a.iii	di cui idrogeno per trazione ferroviaria	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.a.iv	di cui per ricambi e materiale impiegati per la manutenzione	0,6	0,6	0,6	0,5	0,3
3.a.v	di cui altro	-	-	-	-	-
3.b	Costi per servizi di terzi	30,9	34,7	32,8	32,2	16,6
3.b.i	di cui canoni di accesso e utilizzo infrastruttura	7,3	8,0	9,3	9,6	4,9
3.b.ii	di cui manutenzione per materiale rotabile	8,7	13,2	10,0	8,3	4,4
3.b.iii	di cui altro	14,9	13,5	13,5	14,3	7,3
3.c	Costi per godimento beni di terzi	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
3.c.i	di cui per canoni di leasing/noleggio el materiale rotabile [non contabilizzati in applicazione dell'IFRS 16]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.c.ii	di cui per locazione depositi, rimesse e officine	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.c.iii	di cui altro	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
3.d	Costo del personale	24,2	25,8	26,6	27,1	13,9
3.d.i	di cui addetti alla condotta, scorta, movimento materiale rotabile	15,1	16,9	17,5	17,9	9,2
3.d.ii	di cui addetti a deposito e manutenzione al materiale rotabile	3,2	3,0	3,0	3,0	1,5
3.d.iii	di cui altro	6,0	5,9	6,1	6,2	3,2
3.e	Oneri diversi di gestione	3,0	3,4	3,5	3,6	1,9
3.f	Utilizzo fondi (ad es. relativi ad accantonamenti per manutenzioni)	-	-	-	-	-
3.g	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)	-	-	-	-	-
3	Totale costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP (4)	66,2	72,8	71,7	71,5	36,7
4.a	Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	0,2	0,3	0,3	0,3	0,1
4.b	Ammortamenti immobilizzazioni materiali	10,1	14,0	17,5	17,3	7,9
4.b.i	di cui per depositi, rimesse e officine	0,6	0,6	0,5	0,3	0,2
4.b.ii	di cui per materiale rotabile autofinanziato	8,5	11,5	14,2	14,1	6,2
4.b.ii.i	manutenzione straordinaria/revamping capitalizzati	3,3	6,1	7,5	8,0	3,4
4.b.iii	di cui per canoni di leasing/noleggio contabilizzati in applicazione dell'IFRS 16	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4.b.iv	di cui altro	1,0	1,9	2,8	3,0	1,6
4 (4.a+4.b)	Totale ammortamenti	10,3	14,2	17,8	17,6	8,1

Tabella 34 | Conto Economico Regolatorio

Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio		2026	2027	2028	2029	2030
1.a	Immobilizzazioni immateriali	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
1.a.i	di cui costi di impianto e ampliamento (1)	-	-	-	-	-
1.a.ii	di cui costi di sviluppo (2)	-	-	-	-	-
1.a.iii	di cui diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle	-	-	-	-	-
1.a.iv	di cui concessioni licenze e marchi (4)	-	-	-	-	-
1.a.v	di cui altre	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
1.b	Immobilizzazioni materiali (5)	90,7	144,8	148,4	140,7	138,4
1.b.i	di cui terreni e fabbricati	1,9	1,3	0,8	0,5	0,4
1.b.i.i	depositi, rimesse e officine	1,6	1,0	0,6	0,3	0,1
1.b.ii	di cui impianti e macchinari	88,6	143,3	147,5	140,2	137,9
1.b.ii.i	materiale rotabile autofinanziato	65,1	103,3	96,4	90,9	88,2
1.b.ii.ii	manutenzione straordinaria/revamping capitalizzati	19,6	28,1	31,9	30,7	30,5
1.b.ii.iii	materiale rotabile acquisito in leasing/noleggio e contabilizz	-	-	-	-	-
1.b.iii	di cui attrezzature industriali e commerciali	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
1.b.iv	di cui altri beni	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
1	Totale immobilizzazioni	91,2	145,3	148,9	141,3	138,9
2.a	Rimanenze	2,9	2,9	3,0	3,0	3,1
2.a.i	di cui materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2,9	2,9	3,0	3,0	3,1
2.a.ii	di cui altre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.b	Crediti	3,2	1,3	0,6	0,3	0,2
2.b.i	di cui commerciali (6)	0,6	1,2	0,6	0,3	0,2
2.b.ii	di cui verso ente affidante per pagamenti differiti (7)	2,6	-	-	-	-
2.b.iii	di cui altro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Totale attivo circolante regolatorio	6,1	4,2	3,7	3,4	3,3
3	Debiti commerciali (8)	0,6	1,2	0,6	0,3	0,2
4=1+2-3-3'	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	96,7	148,2	152,0	144,3	142,0
5	WACC (valore ART)	6,97%	6,97%	6,97%	6,97%	6,97%
6=5*4	Utile ragionevole	6,7	10,3	10,6	10,1	5,0

Tabella 35 | Stato Patrimoniale Regolatorio

Di seguito si riporta il Piano Finanziario Regolatorio Simulato.

Schema 3 - Stima della compensazione integrativa per gli anni 1.01.2026-30.06.2030 sulla base della Delibera ART 154/2019 e s.m.i.

Valori in Euro/mlin

Schema 3 - Determinazione della compensazione	
A	Ricavi generati dall'assolvimento degli OSP
B	Effetti positivi di rete indotti
C=A+B	Ricavi + effetti positivi di rete
D	Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP
E	Ammortamenti
F=D+E	Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP + ammortamenti
G	Utile Ragionevole (WACC*CIN)
H=F+G	Costi operativi + ammortamenti + utile ragionevole
Condizione di applicazione della metodologia di calcolo del MUR	
I	Tasso di riferimento del settore ART
J	Soglia di riferimento ART per verifica condizione
K=I*J	Tasso di riferimento del settore ART*soglia di riferimento ART per verifica condizione
L=C+(H-C)	Ricavi + effetti positivi di rete + compensazione variabile derivante da WACC*CIN
M=G/L	Rapporto utile ragionevole / (ricavi + effetti di rete + compensazione)
M<K	Verifica condizione di applicazione
Metodologia applicata	
N=H-C	Compensazione variabile
O	VAN N
P	Compensazione costante
Q=P-N	Poste figurative (compensazione costante - compensazione variabile)
CONDIZIONI DI VERIFICA DELLA COMPENSAZIONE COSTANTE / EFFETTIVA	
R	VAN Q = 0
R'	VAN Q'=0

2026	2027	2028	2029	I° sem 2030
15,33	20,88	18,28	17,22	8,66
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
15,33	20,88	18,28	17,22	8,66
66,21	72,78	71,70	71,54	36,73
10,33	14,22	17,76	17,63	8,06
76,53	87,00	89,46	89,16	44,79
6,74	10,33	10,59	10,06	4,95
83,27	97,33	100,05	99,23	49,74
8,58%	8,58%	8,58%	8,58%	8,58%
50%	50%	50%	50%	50%
4,3%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%
83,27	97,33	100,05	99,23	49,74
8,1%	10,6%	10,6%	10,1%	10,0%
NO	NO	NO	NO	NO
WACC*CIN	WACC*CIN	WACC*CIN	WACC*CIN	WACC*CIN
67,94	76,46	81,76	82,01	41,08
289,10				
70,45	70,45	70,45	70,45	70,45
2,51	-6,01	-11,31	-11,56	29,37
SI				
SI				

Tabella 36 | Piano Finanziario Regolatorio Simulato

ALLEGATO 4 - MATRICE DEI RISCHI

Identificazione del rischio			Descrizione Impatto	Risk assesment - Likert 1-5	Mitgazione del rischio
Natura	Driver	Evento			
Rischi in capo a Trenitalia	Domanda	1. Contrazione non prevedibile della domanda di servizio	La riduzione dei ricavi da traffico registrata a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF è in capo a Trenitalia.	1	La riduzione dei ricavi da traffico registrata nell'anno di riferimento è un rischio allocato in capo a Trenitalia fino al 5,5%, oltre tale soglia il rischio è in capo alla Regione. L'aumento dei ricavi da traffico registrato nell'anno di riferimento è riconosciuto a Trenitalia fino al 5,5% , oltre tale soglia il maggior ricavo è allocato alla Regione.
	Offerta	2. Variazione non prevedibile del prezzo dei fattori impiegati per l'esercizio del servizio (e.g. carburante, accesso all'infrastruttura)	L'incremento dei costi di gestione registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF è in capo a Trenitalia.	3	Per quanto concerne la variazione non prevedibile del prezzo dei fattori impiegati per l'esercizio, sono riconosciuti a Trenitalia, e registrati a debito della Regione, nella misura effettivamente sostenuta i costi di accesso all'infrastruttura, inclusi i relativi servizi accessori complementari e di energia elettrica, nei limiti di quanto previsto all'art. 10; il costo per carburanti, nella misura massima dell'indice nazionale di variazione dei prezzi dei carburanti per autotrazione (es il calcolo si tiene conto dei consumi, delle percorrenze effettive e delle performance delle diverse tipologie di rotabili, come specificato nell'art. 11); i costi per servizi automobilistici, non programmati in orario, sostitutivi di treni soppressi e le scorte calde.
		3. Eventi eccezionali/non prevedibili che inficiano lo svolgimento del servizio	Le variazioni in aumento dei costi per eventi eccezionali/non prevedibili che inficiano lo svolgimento del servizio (es. incidenti di esercizio, presenza di persone sulle rotaie) sono a carico di Trenitalia ad esclusione degli autoservizi attivati per far fronte a tali eventi eccezionali.	3	
	Gestionale	4. Errata stima previsionale dei costi	L'incremento dei costi operativi di processo registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF è in capo a Trenitalia.	2	Le variazioni in aumento dei restanti costi operativi di processo, diversi dall'identificativo n.2 , sono riconosciute a Trenitalia, e registrate a debito della Regione, nella misura massima del tasso di inflazione reale (FOI). Le variazioni in aumento di tali costi, registrate nell'anno di riferimento, oltre la soglia sopra definita (FOI) rientrano nel rischio industriale di Trenitalia fino ad un ulteriore soglia massima del 3,9%, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi, anche accessori/interventi richiesti/condivisi dalla Regione o determinati da modifiche ai servizi, anche accessori, dovuti a cause esogene. Qualora invece vi siano variazioni in diminuzione dei costi rispetto al preventivato, il relativo importo positivo dello scostamento viene registrato a credito della Regione.
	Investimenti	5. Ritardi per investimenti in Revamping e restyling	Il rischio per tardata effettuazione degli interventi di revamping e restyling è in capo a Trenitalia attraverso l'applicazione delle penali per informazioni all'utenza durante il viaggio; inoltre, eventuali ritardi nell'ammodernamento degli interni causano un peggioramento della qualità complessiva del viaggio, misurata dagli indicatori di customer satisfaction e comportano la mancata premialità per incremento della soddisfazione della clientela come da allegato "CMQ".	2	
	Investimenti	6. Ritardi per investimenti in Impianti	Il rischio per la tardata effettuazione degli investimenti è in capo a Trenitalia; gli eventuali costi emergenti, in ragione del suddetto ritardo rispetto al cronoprogramma, sono in capo a Trenitalia, fatto salvo il verificarsi di fattori esogeni non imputabili alla stessa, la cui esistenza e incidenza causale dovranno essere adeguatamente dimostrate da Trenitalia. Inoltre l'attribuzione del rischio avviene attraverso l'applicazione delle penali per indisponibilità del materiale rotabile (regolarità, offerta posti), causata dai maggiori tempi di manutenzione.	3	

	Investimenti	7. Ritardi per investimenti in Informatica – software	Il rischio per tardata effettuazione degli investimenti in informatica – software, è in capo a Trenitalia attraverso l'applicazione delle relative penali come da allegato "CMQ per l'accessibilità commerciale.	2	
	Investimenti	8. Ritardi per investimenti in Tecnologie	Il rischio per tardata effettuazione degli investimenti in tecnologie, in particolare ERTMS, è in capo a Trenitalia attraverso l'applicazione delle relative penali come da allegato "CMQ" per indisponibilità del materiale rotabile (regolarità, offerta posti).	2	
	Investimenti	9. Ritardi in investimenti per Ciclica	Il rischio per tardata effettuazione degli investimenti in ciclica è in capo a Trenitalia attraverso l'applicazione delle relative penali come da allegato "CMQ" per indisponibilità del materiale rotabile (regolarità, offerta posti).	2	
Rischi in capo a Regione	Offerta	10. Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) che introducono oneri non prevedibili a carico dell'IA per l'effettuazione del servizio. (incluse le tariffe)	L'aumento dei costi di gestione/di investimento, diminuzione di ricavi o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio per modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) sono in capo alla Regione.	3	Gli eventuali costi emergenti dovuti a modifiche legislative o regolatorie sono valutati in sede di confronto PEF-CER e riconosciuti a Trenitalia se non integralmente compensati con eventuali minori costi o maggiori ricavi. Nel caso emergano scostamenti superiori rispetto alle soglie di cui all'art.11 dell'Atto, le Parti valutano l'aggiornamento del PEF superandone la precedente versione.
	Normativo	11. Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	L'aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio per ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti sono in capo alla Regione.	1	Gli eventuali costi emergenti dovuti a ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti sono valutati in sede di confronto PEF-CER e riconosciuti a Trenitalia se non integralmente compensati con eventuali minori costi o maggiori ricavi. Nel caso emergano scostamenti superiori rispetto alle soglie di cui all'art.11 dell'Atto, le Parti valutano l'aggiornamento del PEF superandone la precedente versione.
	Finanziario	12. Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	I costi effettivamente sostenuti da Trenitalia per il tardivo pagamento delle quote di corrispettivo (oneri finanziari) sono a carico della Regione. Sono ricompresi anche eventuali ritardi maturati in relazione alla tardiva convocazione dei Comitati tecnici di gestione, a seguito di espressa richiesta da parte di Trenitalia secondo i termini previsti dall'Allegato "Regolamento del Comitato tecnico" laddove il Comitato debba determinare gli importi da corrispondere. Gli effetti legati al tardivo pagamento da parte della Regione, depurati degli eventuali interessi di mora liquidati per i medesimi ritardi, sono in capo alla Regione.	1	La Regione ha previsto tra gli obiettivi direzionali quello del rispetto dei tempi di pagamento delle fatture passive. I termini di pagamento sono divenuti cogenti e operativi a seguito dell'articolo 4-bis «Disposizioni in materia di riduzione dei tempi di pagamento delle pubbliche amministrazioni» del D.L. n. 13/2023. Gli effetti legati al tardivo pagamento da parte della Regione sono mitigati dalla possibilità per le parti, in coerenza con il D.lgs. n. 231/2002, di concordare, entro certi limiti di equità, tassi inferiori da quelli legali commerciali per i primi 60 giorni di ritardo
		13. Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	Impossibilità per Regione di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto con necessità di rimodulazione dei servizi.	1	Misure di mitigazione previste dall'art. 12 comma 1 "Nel caso in cui eventuali ritardi o mancati pagamenti delle fatture di Trenitalia fossero dovuti al sopraggiungere dell'insufficienza strutturale di fondi a copertura dei servizi, le Parti procederanno ad una riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi e/o ad una modifica tariffaria."

	Investimenti	14. Indicizzazione del materiale rotabile	L'eventuale indicizzazione del prezzo del nuovo materiale rotabile in misura maggiore rispetto a quanto stimato nel PEF è in capo alla Regione in termini di maggiori quote di ammortamento.	4	Al fine di mitigare la possibile indicizzazione del materiale rotabile, il PEF contiene la quota di revisione prezzi prevedibile in relazione alla data di consegna prevista per il secondo semestre 2027; il rischio per ulteriori adeguamenti inflattivi dovuti allo slittamento nelle consegne è mitigato attraverso l'applicazione delle penali per tardata consegna del materiale rotabile
	Investimenti	15. Costo relativo all'ammortamento e svalutazione per modifiche al piano di investimenti concordate dalle Parti	Il costo relativo all'ammortamento e svalutazione per modifiche al piano di investimenti concordate dalle Parti è riconosciuto dalla Regione a Trenitalia nella misura effettivamente sostenuta.	4	
	Causa forza maggiore	16. Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	Le variazioni in aumento dei costi, o riduzione di ricavi, per l'alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio, inclusi gli effetti di fenomeni meteorologici estremi o situazioni emergenziali di natura socio-sanitaria (pandemia), sono a carico della Regione	3	Al verificarsi di eventi di forza maggiore, calamità naturali o emergenze sanitarie dichiarate dalle autorità competenti che alterino le condizioni di svolgimento del servizio, l'Amministrazione riconoscerà l'eventuale squilibrio economico a seguito di verifica in sede di confronto annuale del CER a consuntivo rispetto al PEF. Il calcolo della compensazione sarà effettuato al netto dei costi cessati, quali carburante, manutenzioni, altro e degli ammortizzatori sociali attivati dall'Impresa. Inoltre, nel caso emergano scostamenti superiori rispetto alle soglie di cui all'art.11 dell'Atto, le Parti valutano l'aggiornamento del PEF superandone la precedente versione.
	Programmatorio	17. Deficit programmatorio/ rimodulazione perimetro del servizio	La revisione permanente del programma di esercizio oltre la soglia massima del 2% con conseguente rimodulazione del PEF, come previsto dall'articolo 11, comma b è un rischio in capo alla Regione.	1	
Rischi condivisi tra le parti	Investimenti	18. Ritardi consegna materiale rotabile	Il Rischio per tardata consegna del materiale rotabile è in capo a Trenitalia attraverso l'applicazione delle relative penali come da allegato "CMQ". Gli eventuali costi emergenti, in ragione del ritardo nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma degli investimenti contrattualmente previsto, sono in capo alla Regione se non integralmente compensati da eventuali minori costi o maggiori ricavi.	3	

Allegato 5 – Sistema Tariffario

Alla data di sottoscrizione del presente Atto, nella Sardegna vige la seguente normativa:

SEZIONE A - TARIFFA N.39/15/SARDEGNA

SEZIONE B - TARIFFA N.40/15/SARDEGNA

SEZIONE C- TARIFFA N.41/15/CA CAGLIARI SARDEGNA

SEZIONE D - TARIFFA N.41/15/SS SASSARI SARDEGNA

SEZIONE E – AGEVOLAZIONI E GRATUITA'

SEZIONE F - INCREMENTI E ADEGUAMENTI TARIFFARI

SEZIONE A - TARIFFA N.39/15/SARDEGNA

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi di trasporto per viaggi singoli nell'area regionale della Sardegna.

TARIFFA N.39/15/1 ORDINARIA	
SCAGL KM	PREZZI ADULTI
	2°CLASSE
0-10	1,30
11-20	1,90
21-30	2,50
31-40	3,10
41-50	3,70
51-60	4,30
61-70	4,90
71-80	5,50
81-90	6,10
91-100	6,70
101-125	8,10
126-150	9,50
151-175	11,00
176-200	12,50
201-225	14,00
226-250	15,50
251-275	16,50
276-300	18,00
301-325	19,50
326-350	21,00

TARIFFA N.39/15/BG BIGLIETTO GIORNALIERO	
SCAGL KM	PREZZI ADULTI
	2°CLASSE
0-10	3,30
11-20	5,30
21-30	6,30
31-40	6,90
41-50	7,40
51-60	7,80
61-70	8,90
71-80	9,90
81-90	11,00
91-100	12,50
101-125	15,00
126-150	17,50
151-175	20,00
176-200	22,50
201-225	25,00
226-250	27,50
251-275	30,00
276-300	32,50
301-325	35,00
326-350	37,50

CONDIZIONI PER I VIAGGI SINGOLI

Per viaggi singoli all'interno della Regione Sardegna, vengono rilasciati biglietti ai prezzi della tariffa n. 39/15/SARDEGNA.

§1.- Itinerari e prezzi

Si applica quanto disposto al punto 2 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Ai viaggi singoli si applicano i prezzi della tariffa ordinaria n.39/15/1 adulti; le eventuali riduzioni, a cui il passeggero abbia titolo, sono determinate applicando la percentuale di riduzione spettante alla tariffa ordinaria adulti, con arrotondamento per eccesso o per difetto al multiplo di 5 centesimi di euro più prossimo e rispettando il minimo tariffario come disposto al paragrafo 2.2. Calcolo del prezzo a tariffa regionale del Punto2. Itinerari e prezzi della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

È possibile acquistare titoli di viaggio integrati per viaggiare, insieme con il servizio ferroviario di Trenitalia, su treno/bus/traghetti/elicotteri effettuati da altri vettori nell'area regionale della Sardegna. Il servizio ferroviario di Trenitalia e quello operato da altro vettore, sono da considerarsi contratti di trasporto distinti anche con riguardo ai rapporti con la clientela che saranno di volta in volta disciplinati dalle condizioni generali di trasporto applicate dal vettore che ha effettuato il servizio. Per ogni ulteriore informazione in merito ai servizi di trasporto effettuati nell'area regionale della Sardegna si rimanda al sito di Trenitalia nella pagina dedicata ai servizi regionali della Sardegna.

§2.- Riduzioni

I bambini di età inferiore a sei anni, se accompagnati da una persona maggiorenne munita di valido titolo di viaggio, possono viaggiare gratuitamente (purché in possesso di un documento comprovante l'età nei casi di dubbia evidenza). L'accompagnatore con più di un bambino di età inferiore ai 6 anni deve acquistare un titolo di viaggio alla tariffa competente intera ogni due bambini (es. un bambino è gratuito, due bambini - un biglietto, tre bambini - un biglietto, quattro bambini - due biglietti ecc.).

Per i viaggi di gruppo si applica quanto disposto al Punto 5 Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto. Per i gruppi composti da oltre 9 persone occorre essere in possesso di apposita autorizzazione per l'accesso ai treni regionali. Nel caso di comitive non si applica la riduzione ragazzi suddetta ma quanto riportato al punto §5 della Parte III Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§3.- Canali di vendita e tipologia dei titoli di viaggio

Si applica quanto disposto ai punti 3 e 4 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Per l'ammissione ai treni non regionali si applica quanto disposto al punto 14 della parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Tipologia dei titoli di viaggio:

Biglietto singolo CS: a tariffa 39/15/Sardegna competente come da tabelle prezzi, si applica quanto disposto al punto 4 della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Biglietto giornaliero BG: è valido 24 ore dalla prima convalida che deve essere effettuata nel giorno scelto. Consente di viaggiare illimitatamente tra due determinate località di origine e destinazione prescelte. Il BG può essere acquistato per tutti i giorni dell'anno, domeniche e festivi compresi, e deve essere convalidato prima dell'inizio del viaggio. Il Biglietto giornaliero BG non è acquistabile on line, presso le self-service e App Trenitalia.

Carnet 12 CS: attualmente non in vendita.

§4.- Modifiche del contratto di trasporto

Si applica quanto disposto al punto 6 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§5.- Irregolarità ed abusi

Il passeggero è tenuto, prima di salire a bordo treno, a munirsi di valido ed idoneo titolo di viaggio, a convalidarlo, ed a conservarlo sino all'uscita dalle stazioni/fermate ferroviarie di destinazione, con l'obbligo di esibirlo al personale di controlleria.

Il passeggero che sale a bordo con il titolo di viaggio non convalidato per propria responsabilità, avvisando all'atto della salita il Personale di Accompagnamento, ha la possibilità di farsi convalidare il titolo dietro pagamento di un sovrapprezzo di € 5,00.

Il passeggero che sale a bordo sprovvisto di titolo di viaggio, avvisando all'atto della salita il Personale di Accompagnamento, ha la possibilità di acquistare il biglietto di corsa singola dietro pagamento di un sovrapprezzo di € 5,00.

Il sovrapprezzo non è dovuto se il passeggero sale da una stazione permanentemente priva di rete di vendita. Tali stazioni/fermate sono individuate nella tabella 1.

L'acquisto a bordo non è previsto per passeggeri in partenza da stazioni/fermate permanentemente dotate di rete di vendita. Tali stazioni/fermate sono individuate nella tabella 2.

Le stazioni/fermate dove viene prevista la vendita a bordo dietro pagamento del sovrapprezzo sono riportate in tabella 3.

La possibilità di acquisto del biglietto a bordo senza pagamento di sovrapprezzo è estesa anche a tutte le stazioni/fermate in caso di contemporanea chiusura o indisponibilità della rete di vendita (punti vendita

autorizzati, agenzie viaggi, self service e biglietteria, laddove presenti), a condizione che il passeggero avvisi all'atto della salita il Personale di Accompagnamento.

La regolarizzazione a bordo treno non è ammessa nei casi per i quali la presenza di varchi o di attività di controlleria preventiva in stazione, per motivi di sicurezza e di politica antifrode, richiedano l'obbligo di salire a bordo treno già muniti di titolo di viaggio.

Tabella 1

STAZIONI PRIVE DI PUNTI VENDITA

1	Assemini
2	Assemini Carmine
3	Assemini S.Lucia
4	Berchidda
5	Borore
6	Cagliari Elmas
7	Cagliari S. Gilla
8	Cala Sabina
9	Giave
10	Marinella
11	Monti Telti
12	Oschiri
13	Paulilatino
14	Ploaghe
15	Porto Torres
16	Porto Torres Mar
17	Rudalza
18	Samassi Serrenti
19	Solarussa
20	Su Canale
21	Villaspeciosa Uta
22	Villasor

Tabella 2

STAZIONI DOTATE DI CAPILLARE RETE VENDITA

1	Cagliari
---	----------

Tabella 3

STAZIONI DOTATE DI RETE VENDITA E CON POSSIBILITA' DI ACQUISTO CON SOVRAPPREZZO

1	Abbasanta
2	Bonorva
3	Carbonia Serbariu
4	Decimomannu
5	Elmas Aeroporto
6	Golfo Aranci
7	Iglesias
8	Macomer
9	Marrubiu Terralba Arborea
10	Oristano
11	Ozieri Chilivani
12	San Gavino
13	Serramanna Nuraminis
14	Siliqua
15	Uras Mogoro
16	Villamassargia
17	Sassari
18	Olbia
19	Olbia Terranova

Il passeggero sprovvisto di valido ed idoneo titolo di viaggio o con titolo non convalidato (per il caso di titoli a tempo prefissato a decorrere dalla prima validazione) è assoggettato al pagamento del biglietto a tariffa competente più una sanzione amministrativa pari a:

- € 52,00, se il pagamento avviene immediatamente al personale accertatore ovvero entro 5 giorni dalla data della contestazione o della notifica del verbale;
- € 65,00, se il pagamento avviene dal 6° al 60° giorno dalla data della contestazione o della notifica del verbale;
- € 195,00, se il pagamento avviene oltre il 60° giorno dalla data della contestazione o della notifica del verbale.

Se il passeggero prosegue oltre la destinazione dichiarata, l'agente accertatore procede a una nuova contestazione autonoma dalla precedente per il percorso eccedente.

Il passeggero, impossibilitato a mostrare il biglietto elettronico regionale tramite schermata da supporto informatico o tramite la stampa del file.pdf, è considerato sprovvisto di valido titolo di viaggio e regolarizzato in base alla normativa vigente come sopra riportato.

In caso di contraffazione o alterazione del titolo di viaggio il passeggero è soggetto al pagamento del biglietto a tariffa competente più una sanzione amministrativa pari a:

- € 195,00, se il pagamento avviene immediatamente al personale accertatore o entro il 60° giorno dalla data della contestazione o della notifica del verbale;
- € 520,00, se il pagamento avviene oltre il 60° giorno dalla data della contestazione o della notifica del verbale.

I titoli di viaggio contraffatti o alterati sono ritirati dal Personale di Accompagnamento.

Se il passeggero prosegue oltre la destinazione dichiarata, l'agente accertatore procede a una nuova contestazione autonoma dalla precedente per il percorso eccedente.

Per le infrazioni di cui al DPR 753/80 art. 29 (danneggiamento, deterioramento, insudiciamento dei veicoli, locali, ambienti delle ferrovie) che abbiano determinato danni ad attrezzature o beni aziendali strumentali al trasporto pubblico, si applica, inoltre, la seguente sanzione accessoria, oltre al risarcimento del danno in sede civile:

- € 100,00, se il pagamento avviene immediatamente al personale accertatore o entro 5 giorni dalla data della contestazione o della notifica del verbale;
- € 133,33, se il pagamento avviene dal 6° al 60° giorno dalla data della contestazione o della notifica del verbale;
- € 400,00, se il pagamento avviene oltre il 60° giorno dalla data della contestazione o della notifica del verbale.

In tutti i casi in cui si rilevino offese, fisiche o morali all'agente accertatore o alle persone presenti, sarà applicata da subito la sanzione nella misura massima.

Per quanto non espressamente previsto si applica quanto disposto al punto 7 della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§6.- Rimborsi e indennità

Si applica quanto previsto al punto 8 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§7.- Bagagli e piccoli animali

Per il trasporto dei bagagli e di piccoli animali si applica quanto disposto al punto 9 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Il trasporto dei cani di media taglia (no cani guida e piccoli animali) è ammesso previo pagamento della tariffa pari a quella prevista per il passeggero, laddove consentito e attenendosi alle prescrizioni previste.

§8.- Tariffe per trasporto bici

Si applica quanto previsto al punto 10 della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§9. - Norme particolari

Per quanto non espressamente previsto si applicano le norme della Parte I e della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§10. - Biglietti singoli ordinario e giornaliero agevolati per categorie svantaggiate

In Sardegna sono riconosciute le agevolazioni tariffarie del 90% e 95% fino a esaurimento del contributo regionale, rivolte alle categorie svantaggiate e ai loro eventuali accompagnatori, per l'acquisto di biglietti di corsa singola a tariffa n.39/15 e n.39/BG, valide esclusivamente per la relazioni interne alla regione Sardegna, in ottemperanza alla Delibera n.67/5 del 16/12/2016 e successiva Delibera n.47/3 del 26.11.2019.

Per usufruire delle suddette riduzioni il viaggiatore deve aver effettuato la registrazione sul portale SUS della regione Sardegna per la verifica dello status di beneficiario.

I biglietti di corsa singola e i biglietti giornalieri per i beneficiari e gli eventuali accompagnatori sono in vendita esclusivamente presso le biglietterie Trenitalia della Sardegna, previa verifica dei requisiti per il rilascio.

Al momento della richiesta del biglietto di corsa singola o giornaliero, il passeggero deve fornire gli elementi utili al riconoscimento dello status di beneficiario: nome - cognome – Codice Fiscale – CUC (codice univoco di controllo rilasciato dal portale SUS della regione Sardegna).

L'emissione del biglietto per l'accompagnatore è contestuale all'emissione del biglietto agevolato. Si precisa che, laddove lo status del beneficiario non preveda il riconoscimento dell'accompagnatore, il passeggero può comunque acquistare il biglietto per l'accompagnatore dietro corresponsione dell'intero importo della tariffa prevista per l'accompagnatore.

In fase di controlleria il beneficiario dell'agevolazione e l'eventuale accompagnatore devono essere muniti del biglietto di corsa singola o giornaliero e di un valido documento di identificazione; in caso non sia esibito uno dei due documenti il passeggero è considerato sprovvisto di biglietto e si applica quanto disposto al punto 5. Irregolarità ed abusi della presente tariffa.

L'accompagnatore può viaggiare solo se a bordo treno è presente il beneficiario dell'agevolazione.

SEZIONE B- TARIFFA N.40/15/SARDEGNA

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi di abbonamento nell'area regionale della Sardegna.

Tariffa 40/15/A	
ABBONAMENTO MENSILE IMPERSONALE (AMI)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	26,00
11-20	34,50
21-30	43,00
31-40	52,00
41-50	61,00
51-60	69,00
61-70	78,00
71-80	87,00
81-90	95,00
91-100	104,00
101-125	113,00
126-150	123,00
151-175	132,00
176-200	141,00
201-225	151,00
226-250	160,00
251-275	169,00
276-300	179,00
301-325	188,00
326-350	197,00

Tariffa 40/15/B	
ABBONAMENTO PER 12 MESI IMPERSONALE (AAI)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	239,00
11-20	320,00
21-30	401,00
31-40	482,00
41-50	563,00
51-60	644,00
61-70	725,00
71-80	806,00
81-90	888,00
91-100	969,00
101-125	1.056,00
126-150	1.142,00
151-175	1.229,00
176-200	1.316,00
201-225	1.403,00
226-250	1.490,00
251-275	1.577,00
276-300	1.664,00
301-325	1.751,00
326-350	1.837,00

Tariffa 40/15/C	
ABBONAMENTO SETTIMANALE IMPERSONALE (ASI)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	8,30
11-20	11,50
21-30	14,00
31-40	17,00
41-50	19,50
51-60	22,50
61-70	25,50
71-80	28,00
81-90	31,00
91-100	33,50
101-125	36,50
126-150	39,50
151-175	42,50
176-200	45,50
201-225	48,50
226-250	52,00
251-275	55,00
276-300	58,00
301-325	61,00
326-350	64,00

TARIFFA 40/15/D	
ABBONAMENTO MENSILE STUDENTI (AMS)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	24,50
11-20	33,50
21-30	42,00
31-40	51,00
41-50	59,00
51-60	68,00
61-70	76,00
71-80	85,00
81-90	93,00
91-100	102,00
101-125	111,00
126-150	120,00
151-175	129,00
176-200	138,00
201-225	147,00
226-250	156,00
251-275	165,00
276-300	174,00
301-325	183,00
326-350	192,00

TARIFFA 40/15/E	
ABBONAMENTO ANNUALE STUDENTI (AAS)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	232,00
11-20	317,00
21-30	398,00
31-40	478,00
41-50	559,00
51-60	639,00
61-70	719,00
71-80	800,00
81-90	880,00
91-100	961,00
101-125	1.047,00
126-150	1.133,00
151-175	1.219,00
176-200	1.305,00
201-225	1.392,00
226-250	1.478,00
251-275	1.564,00
276-300	1.650,00
301-325	1.736,00
326-350	1.822,00

TARIFFA 40/15/F	
ABBONAMENTO MENSILE OVER 65 (AMO65)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	24,50
11-20	33,50
21-30	42,00
31-40	51,00
41-50	59,00
51-60	68,00
61-70	76,00
71-80	85,00
81-90	93,00
91-100	102,00
101-125	111,00
126-150	120,00
151-175	129,00
176-200	138,00
201-225	147,00
226-250	156,00
251-275	165,00
276-300	174,00
301-325	183,00
326-350	192,00

TARIFFA 40/15/G	
ABBONAMENTO ANNUALE OVER 65 (AAO65)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	232,00
11-20	317,00
21-30	398,00
31-40	478,00
41-50	559,00
51-60	639,00
61-70	719,00
71-80	800,00
81-90	880,00
91-100	961,00
101-125	1.047,00
126-150	1.133,00
151-175	1.219,00
176-200	1.305,00
201-225	1.392,00
226-250	1.478,00
251-275	1.564,00
276-300	1.650,00
301-325	1.736,00
326-350	1.822,00

TARIFFA 40/15/H	
ABBONAMENTO MENSILE RIDOTTO STUDENTE ISEE (AMRSI)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	4,90
11-20	6,70
21-30	8,40
31-40	10,20
41-50	11,80
51-60	13,60
61-70	15,20
71-80	17,00
81-90	18,60
91-100	20,40
101-125	22,20
126-150	24,00
151-175	25,80
176-200	27,60
201-225	29,40
226-250	31,20
251-275	33,00
276-300	34,80
301-325	36,60
326-350	38,40

TARIFFA 40/15/I	
ABBONAMENTO MENSILE RIDOTTO STUDENTE (AMRS)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	9,80
11-20	13,40
21-30	16,80
31-40	20,40
41-50	23,60
51-60	27,20
61-70	30,40
71-80	34,00
81-90	37,20
91-100	40,80
101-125	44,40
126-150	48,00
151-175	51,60
176-200	55,20
201-225	58,80
226-250	62,40
251-275	66,00
276-300	69,60
301-325	73,20
326-350	76,80

TARIFFA 40/15/L	
ABBONAMENTO ANNUALE RIDOTTO STUDENTE ISEE (AARSI)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	46,40
11-20	63,40
21-30	79,60
31-40	95,60
41-50	111,80
51-60	127,80
61-70	143,80
71-80	160,00
81-90	176,00
91-100	192,20
101-125	209,40
126-150	226,60
151-175	243,80
176-200	261,00
201-225	278,40
226-250	295,60
251-275	312,80
276-300	330,00
301-325	347,20
326-350	364,40

TARIFFA 40/15/M	
ABBONAMENTO ANNUALE RIDOTTO STUDENTE (AARS)	
SCAGL KM	PREZZI
0-10	92,80
11-20	126,80
21-30	159,20
31-40	191,20
41-50	223,60
51-60	255,60
61-70	287,60
71-80	320,00
81-90	352,00
91-100	384,40
101-125	418,80
126-150	453,20
151-175	487,60
176-200	522,00
201-225	556,80
226-250	591,20
251-275	625,60
276-300	660,00
301-325	694,40
326-350	728,80

CONDIZIONI PER I VIAGGI DI ABBONAMENTO

La presente tariffa è valida per gli abbonamenti su treni regionali all'interno della regione Sardegna.

§1. - Itinerari e prezzi

Si applica quanto disposto al punto 2 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Ai viaggi di abbonamento si applicano i prezzi della tariffa n.40/1/A-F; le eventuali riduzioni per agevolazioni, a cui il viaggiatore abbia titolo, sono determinate applicando la percentuale di riduzione spettante alla tariffa 40 di competenza, con arrotondamento matematico all'euro.

In corso di viaggio l'abbonato deve essere munito di un valido documento di riconoscimento.

§2. - Riduzioni

Non è applicabile nessuna riduzione alle tariffe di abbonamento come indicato al punto 5 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§ 3. - Canali di vendita e tipologia dei titoli di viaggio

Si applica quanto disposto al punto 3 e 4 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto considerando le caratteristiche peculiari della tipologia di abbonamento emesso.

Tipologie di abbonamenti:

- Abbonamenti impersonali:
 - **ASI - Abbonamento Settimanale Impersonale:** consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione per sette giorni consecutivi, domeniche e festivi compresi. Deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e, a decorrere da tale convalida, ha validità sino alle ore 24 del settimo giorno. L'abbonamento è al portatore, è cedibile pertanto può essere utilizzato non contemporaneamente da più persone. È acquistabile presso le biglietterie e le self - service Trenitalia;
 - **AMI - Abbonamento Mensile Impersonale:** consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione ed è valido per il mese solare scelto. Vale tutti i giorni, domeniche e festivi compresi, e deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio. È un abbonamento nominativo ma utilizzabile al portatore (può essere utilizzato da più persone, non contemporaneamente, per esempio dello stesso nucleo familiare o lavorativo). È acquistabile presso tutti i canali di vendita tranne on line e App Trenitalia;
 - **AAI - Abbonamento Annuale Impersonale:** consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione per 12 mesi consecutivi a partire dal mese solare scelto in fase di acquisto. Deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e, a decorrere da tale convalida, ha validità tutti i

giorni, domeniche e festivi compresi, sino alle ore 24 dell'ultimo giorno del dodicesimo mese. L'abbonamento è nominativo ma è al portatore ed è cedibile; pertanto, può essere utilizzato non contemporaneamente da più persone. È acquistabile presso le biglietterie Trenitalia.

- Abbonamenti studenti:
 - **AMS - Abbonamento Mensile Studente:** si rilascia agli studenti, che non abbiano ancora compiuto 36 anni, iscritti alle scuole elementari, medie inferiori e superiori, pubbliche e parificate o paritarie, all'Università o a corsi di formazione professionale finanziati dalla Regione Sardegna o dagli Enti delegati. Per l'acquisto ed utilizzo dell'abbonamento studenti occorre presentare una certificazione attestante l'iscrizione all'anno scolastico corrente, ovvero equipollente dichiarazione sostitutiva ai sensi del D.P.R n.445 del 28/12/2000. L'abbonamento è nominativo e non è cedibile, pertanto dovrà essere esibito, su richiesta del personale Trenitalia, unitamente ad un valido documento di riconoscimento e alla documentazione di iscrizione in regola. Consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione per il mese solare scelto in fase di acquisto. Deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio, e, a decorrere da tale convalida, ha validità sino alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese solare. È acquistabile presso tutti i canali di vendita;
 - **AAS - Abbonamento Annuale Studente:** si rilascia agli studenti, che non abbiano ancora compiuto 36 anni, iscritti alle scuole elementari, medie inferiori e superiori, pubbliche e parificate o paritarie, all'Università o a corsi di formazione professionale finanziati dalla Regione Sardegna o dagli Enti delegati. Per l'acquisto ed utilizzo dell'abbonamento studenti occorre presentare una certificazione attestante l'iscrizione all'anno scolastico corrente, ovvero equipollente dichiarazione sostitutiva ai sensi del D.P.R n.445 del 28/12/2000. L'abbonamento è nominativo e non è cedibile, pertanto dovrà essere esibito, su richiesta del personale Trenitalia, unitamente ad un valido documento di riconoscimento e documentazione di iscrizione in regola. Consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione dal 1° settembre fino alle ore 24 del 31 agosto dell'anno successivo, per 12 mesi consecutivi, compresi domeniche e festivi. Deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio. È acquistabile presso tutti i canali di vendita tranne le self-service;
 - **AMRSI - Abbonamento Mensile Ridotto Studente ISEE:** è rilasciato agli studenti, fino al compimento del ventottesimo anno di età, iscritti alle scuole elementari, medie inferiori e superiori, pubbliche e parificate o paritarie, all'Università o a corsi di formazione professionale finanziati dalla Regione Sardegna o dagli Enti delegati. Consente di ottenere una agevolazione tariffaria pari all'80% di sconto sulla tariffa degli abbonamenti mensili studenti regionali. Per l'acquisto e l'utilizzo è necessario presentare il modulo 1, corredato da idonea certificazione attestante l'iscrizione all'anno scolastico corrente, ovvero equipollente dichiarazione sostitutiva ai sensi del D.P.R n.445 del 28/12/2000, unitamente all'attestazione ISEE in corso di validità inferiore o uguale a euro 25.500 o, in alternativa, il modulo 2, compilati e sottoscritti. L'abbonamento è nominativo e non è cedibile, pertanto dovrà essere esibito, su richiesta del personale Trenitalia, unitamente ad un valido documento di

riconoscimento e alla documentazione di iscrizione in regola o copia del modulo 1 o modulo 2, timbrata dalla biglietteria che ha emesso il titolo. Consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione per il mese solare scelto in fase di acquisto. Deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e, a decorrere da tale convalida, ha validità tutti i giorni, domeniche e festivi compresi, sino alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese. È acquistabile presso le biglietterie Trenitalia;

- **AARSI - Abbonamento Annuale Ridotto Studente ISEE:** è rilasciato agli studenti, fino al compimento del ventottesimo anno di età, iscritti alle scuole elementari, medie inferiori e superiori, pubbliche e parificate o paritarie, all'Università o a corsi di formazione professionale finanziati dalla Regione Sardegna o dagli Enti delegati. Consente di ottenere una agevolazione tariffaria pari all'80% di sconto sulla tariffa degli abbonamenti studenti annuali regionali. Per l'acquisto e l'utilizzo è necessario presentare il modulo 1, corredato da idonea certificazione attestante l'iscrizione all'anno scolastico corrente, ovvero equipollente dichiarazione sostitutiva ai sensi del D.P.R n.445 del 28/12/2000, unitamente all'attestazione ISEE in corso di validità inferiore o uguale a euro 25.500 o, in alternativa, il modulo 2, compilati e sottoscritti. L'abbonamento è nominativo e non è cedibile, pertanto dovrà essere esibito, su richiesta del personale Trenitalia, unitamente ad un valido documento di riconoscimento e alla documentazione di iscrizione in regola o copia del modulo 1 o modulo 2, precedentemente timbrata dalla biglietteria che ha emesso il titolo. Consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione dal 1° settembre fino alle ore 24 del 31 agosto dell'anno successivo, per 12 mesi consecutivi, compresi domeniche e festivi. Deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio. È acquistabile nel periodo compreso tra il 1° settembre (di ciascun anno) e sino al 31 dicembre del primo anno di validità dell'abbonamento annuale presso le biglietterie di Trenitalia;
- **AMRS - Abbonamento Mensile Ridotto Studente:** è rilasciato agli studenti, fino al compimento del ventottesimo anno di età, iscritti alle scuole elementari, medie inferiori e superiori, pubbliche e parificate o paritarie, all'Università o a corsi di formazione professionale finanziati dalla Regione Sardegna o dagli Enti delegati. Consente di ottenere una agevolazione tariffaria pari all'60% di sconto sulla tariffa degli abbonamenti studenti mensili regionali. Per l'acquisto e l'utilizzo è necessario presentare il modulo 1, compilato e sottoscritto, corredato da idonea certificazione attestante l'iscrizione all'anno scolastico corrente, ovvero equipollente dichiarazione sostitutiva ai sensi del D.P.R n.445 del 28/12/2000, L'abbonamento è nominativo e non è cedibile pertanto dovrà essere esibito insieme, su richiesta del personale Trenitalia, unitamente ad un valido documento di riconoscimento e alla documentazione di iscrizione in regola o copia del modulo 1. Consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione per il mese solare scelto in fase di acquisto. Deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e, a decorrere da tale convalida, ha validità sino alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese. È acquistabile presso tutti i canali di vendita;
- **AARS - Abbonamento Annuale Ridotto Studente:** è rilasciato agli studenti, fino al compimento del ventottesimo anno di età, iscritti alle scuole elementari, medie inferiori e superiori, pubbliche e parificate o paritarie, all'Università o a corsi di formazione professionale finanziati dalla Regione

Sardegna o dagli Enti delegati. Consente di ottenere una agevolazione tariffaria pari all'60% di sconto sulla tariffa degli abbonamenti studenti annuali regionali. Per l'acquisto e l'utilizzo è necessario presentare il modulo 1, compilato e sottoscritto, corredato da idonea certificazione attestante l'iscrizione all'anno scolastico corrente, ovvero equipollente dichiarazione sostitutiva ai sensi del D.P.R. n.445 del 28/12/2000. L'abbonamento è nominativo e non è cedibile, pertanto dovrà essere esibito, su richiesta del personale Trenitalia, unitamente ad un valido documento di riconoscimento e alla documentazione di iscrizione in regola o copia del modulo 1, timbrata dalla biglietteria che ha emesso il titolo. Consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione dal 1° settembre fino alle ore 24 del 31 agosto dell'anno successivo, per 12 mesi consecutivi, compresi domeniche e festivi. Deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio. È acquistabile nel periodo compreso tra il 1° settembre (di ciascun anno) e sino al 31 dicembre del primo anno di validità dell'abbonamento annuale presso tutti i canali di vendita tranne le self service.

- Abbonamenti OVER65:

- **AMO65 - Abbonamento Mensile Over 65:** può essere acquistato a partire dal mese successivo al compimento dei 65 anni di età. Consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione per il mese solare scelto in fase di acquisto. Deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e, a decorrere da tale convalida, ha validità sino alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese. L'abbonamento è nominativo e non è cedibile, pertanto dovrà essere esibito, su richiesta del personale Trenitalia, unitamente ad un valido documento di riconoscimento. È acquistabile presso tutti i canali di vendita.
- **AAO65 - Abbonamento Annuale Over 65:** può essere richiesto il mese successivo al compimento dei 65 anni di età. Consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione per 12 mesi consecutivi a partire dal mese solare scelto in fase di acquisto. Deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio, e, a decorrere da tale convalida, ha validità sino alle ore 24 dell'ultimo giorno del dodicesimo mese. L'abbonamento è nominativo e non è cedibile, pertanto dovrà essere esibito, su richiesta del personale Trenitalia, unitamente ad un valido documento di riconoscimento. È acquistabile presso tutti i canali di vendita tranne le self-service.

§4. - Modifiche del contratto di trasporto

Si applica quanto previsto al punto 6 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§5. - Irregolarità ed abusi

Nel caso di irregolarità dell'abbonamento personale e nominativo per mancanza temporanea del titolo o per mancanza del necessario documento d'identificazione il viaggiatore, che entro i cinque giorni successivi alla data di accertamento esibisca l'abbonamento (in corso di validità al momento dell'accertamento) o il documento di legittimazione presso una biglietteria di Trenitalia, è soggetto solo ad una sanzione

amministrativa pari a € 6,00. In caso di mancata esibizione entro il termine predetto, il viaggiatore è considerato sprovvisto di valido titolo di viaggio ed è soggetto al pagamento di quanto previsto al punto §5.- *Irregolarità ed abusi* della tariffa n. 39/15/Sardegna.

Il viaggiatore che esibisca un abbonamento con validità temporale predefinita (abbonamento mensile o annuale) non convalidato è soggetto al pagamento di una sanzione amministrativa di:

- € 2,00, se il pagamento avviene immediatamente al personale accertatore o entro 60 giorni dalla data della contestazione o della notifica;
- € 6,00, se il pagamento avviene oltre il 60° giorno dalla data della contestazione o della notifica.

Salvo quanto sopra previsto, per tutti gli altri casi di abbonamento non convalidato o irregolare si applica quanto previsto al punto §5.- *Irregolarità ed abusi* della tariffa n. 39/15/Sardegna.

Per le infrazioni di cui al DPR 753/80 art. 29 (danneggiamento, deterioramento, insudiciamento dei veicoli, locali, ambienti delle ferrovie) che abbiano determinato danni ad attrezzature o beni aziendali strumentali al trasporto pubblico, si applica inoltre la seguente sanzione accessoria, oltre al risarcimento del danno in sede civile:

- € 100,00, se il pagamento avviene immediatamente al personale accertatore o entro 5 giorni dalla data della contestazione o della notifica del verbale;
- € 133,33, se il pagamento avviene dal 6° al 60° giorno dalla data della contestazione o della notifica del verbale;
- € 400,00, se il pagamento avviene oltre il 60° giorno dalla data della contestazione o della notifica del verbale.

Per quanto non espressamente previsto si applica quanto disposto al punto 7 della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§6. - Rimborsi

Si applica quanto previsto al punto 8 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§7. - Bagagli e piccoli animali

Per il trasporto dei bagagli e di piccoli animali si applica quanto disposto al punto 9 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Il trasporto dei cani di media taglia (no cani guida e piccoli animali) è ammesso previo pagamento della tariffa pari a quella prevista per il passeggero, laddove consentito e attenendosi alle prescrizioni previste.

§8. - Norme particolari

Per quanto non espressamente previsto si applicano le norme della Parte I e della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

SEZIONE C - Tariffa n.41/15/CA Cagliari SARDEGNA

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi di abbonamento mensile integrato per il trasporto sui treni regionali nell'area di Cagliari comprendente tutte le stazioni/fermate da Cagliari a Villaspeciosa - Uta e Villasor e sui mezzi di trasporto di C.T.M S. p A. (compresa Metrocagliari).

I servizi effettuati dai diversi vettori si riferiscono a distinti contratti di trasporto con la clientela, regolati dalle rispettive condizioni di trasporto.

La tariffa 41/15/CA è valida per le fasce chilometriche e tipologie di abbonamenti riportate nella seguente tabella prezzi:

TARIFFA 41/15/CA				
Fascia chilometrica		Prezzi		
		Abbonamento Mensile integrato Impersonale	Abbonamento Mensile integrato Studenti	Abbonamento Mensile integrato Over 65
Da km (>)	A km (≤)	Prezzo	Prezzo	Prezzo
0	20	€45,00	€38,00	€38,00
20	30	€55,00	€48,00	€48,00

CONDIZIONI PER I VIAGGI DI ABBONAMENTO MENSILE INTEGRATO AREA CAGLIARI

§1.- Accesso

La tariffa n.41/15/CA consente di viaggiare sui treni regionali di Trenitalia nell'area integrata di Cagliari comprendente tutte le stazioni/fermate da Cagliari a Villaspeciosa - Uta e Villasor e l'intera rete CTM S.p.A (compresa Metrocagliari).

§2.- Canali di vendita

Gli abbonamenti mensili integrati della presente tariffa possono essere acquistati esclusivamente tramite l'applicazione Busfinder di CTM.

§3.- Validità

Gli abbonamenti mensili integrati, utilizzabili per un numero illimitato di viaggi, hanno la validità di un mese solare e scadono, in ogni caso, alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese.

§4.- Convalida

I titoli elettronici acquistati con Busfinder devono essere convalidati sempre all'inizio di ciascun viaggio e in occasione di ogni trasbordo mediante QR code presente nelle validatrici delle stazioni.

§5.- Utilizzo

L'abbonamento integrato consente di effettuare un numero illimitato di viaggi nell'area integrata compresa nella tariffa. Gli abbonamenti impersonali, essendo al portatore, possono essere utilizzati da più persone non contemporaneamente.

Gli abbonamenti integrati studenti e over 65 sono nominativi e devono essere esibiti insieme a un documento d'identità in corso di validità.

§6.- Modifiche del contratto di trasporto

L'abbonamento integrato non è sostituibile.

§7.- Rimborsi

L'abbonamento integrato non è rimborsabile.

§8.- Irregolarità ed abusi

Il viaggiatore che risulti in possesso di abbonamento integrato scaduto, non convalidato, contraffatto o irregolare viene sanzionato in base alle norme in vigore presso il vettore accertante e limitatamente alla tratta di competenza.

Per i titoli di viaggio impersonali l'impossibilità di dimostrare la validità del titolo di viaggio pur avendo con sé il dispositivo elettronico (batteria scarica, mancanza di traffico dati, assenza di linea o altri malfunzionamenti dell'apparecchio) è considerata mancanza di valido titolo di viaggio, fatta salva la possibilità dell'utente di presentare istanza di annullamento entro 30 giorni dall'accertamento/notifica.

Per i titoli di viaggio personali (abbonamenti integrati studenti e over 65) l'impossibilità di dimostrare la validità del titolo di viaggio pur avendo con sé il dispositivo elettronico (batteria scarica, mancanza di traffico dati, assenza di linea o altri malfunzionamenti dell'apparecchio) è considerata mancanza di valido titolo di viaggio. Qualora entro i cinque giorni successivi all'accertamento/notifica l'utente dimostri il suo diritto di trasporto e presenti entro 30 giorni dall'accertamento/notifica istanza di richiesta di annullamento non si applicherà la sanzione in misura fissa prevista al punto §5.- *Irregolarità ed abusi* della tariffa n.40/15/Sardegna.

Qualora l'utente non esibisca il previsto documento d'identità in corso di validità verrà considerato privo di idoneo titolo di viaggio. Qualora entro i 5 giorni successivi all'accertamento/notifica l'utente dimostri il suo diritto di trasporto si applicherà la sanzione in misura fissa prevista al punto §5.- *Irregolarità ed abusi* della tariffa n.40/15/Sardegna.

In caso di mancanza di convalida all'inizio di ogni viaggio successivo al primo e in occasione di ogni trasbordo, il viaggiatore è soggetto ad una sanzione amministrativa pari a:

- € 1,73 se paga immediatamente al personale accertatore o entro 60 giorni dalla data dell'accertamento/ notifica del verbale;
- € 5,20 se paga oltre il 60° giorno dalla data dell'accertamento/ notifica del verbale.

Per quanto non espressamente previsto si applica quanto disposto al punto §5.- *Irregolarità ed abusi* della tariffa n.40/15/Sardegna e n.39/15/Sardegna della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§9.-Norme particolari

Per quanto non espressamente previsto si applicano le norme della parte I e della Parte III -Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

SEZIONE D - Tariffa n.41/15/SS Sassari SARDEGNA

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi di abbonamento mensile integrato per il trasporto sui treni regionali nell'area di Sassari comprendente tutte le stazioni/fermate da Sassari a Porto Torres, sull'intera rete ATP Sassari, sulle linee extraurbane automobilistiche e ferroviarie di ARST (stazione di Sorso) e sui mezzi del servizio Metrosassari.

I servizi effettuati dai diversi vettori si riferiscono a distinti contratti di trasporto con la clientela, regolati dalle rispettive condizioni di trasporto.

La tariffa n.41/15/SS è valida per le fasce chilometriche e tipologie di abbonamento riportate nella seguente tabella prezzi:

TARIFFA 41/15/SS			
Fascia chilometrica	Prezzi		
	Abbonamento Mensile integrato	Abbonamento Mensile integrato	Abbonamento Mensile integrato

		Impersonale	Studenti	Over 65
Da km (>)	A km (≤)			
0	20	€70,00	€50,00	€50,00

CONDIZIONI PER I VIAGGI DI ABBONAMENTO MENSILE INTEGRATO AREA SASSARI

§1.- Accesso

La tariffa 41/15/SS consente di viaggiare per un numero illimitato di viaggi nell'area integrata di Sassari comprendente tutte le stazioni/fermate da Sassari a Porto Torres su tutti i mezzi di trasporto dell'intera rete ATP Sassari, sulle linee extraurbane automobilistiche di ARST con origine o destinazione da/per Sassari nella fascia sino a 20 km e sui mezzi del servizio Metrosassari e sulle linee ferroviarie ARST e Trenitalia, con partenza o destinazione da/per Sassari entro la fascia di 20 km (rispettivamente sino alla stazione di Sorso e Porto Torres).

§2.- Canali di vendita

Gli abbonamenti mensili integrati della presente tariffa possono essere acquistati esclusivamente tramite l'applicazione ATP Sassari

§3.- Validità

Gli abbonamenti mensili integrati, utilizzabili per un numero illimitato di viaggi, hanno la validità di un mese solare, e scadono, in ogni caso, alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese.

§4.- Convalida

L'abbonamento deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio sui mezzi ATP e Metrosassari.

§5.- Utilizzo

L'abbonamento integrato consente di effettuare un numero illimitato di viaggi nell'area compresa nella tariffa. Gli abbonamenti impersonali, essendo al portatore, possono essere utilizzati da più persone non contemporaneamente. I possessori di abbonamenti integrati over 65 devono esibire un documento d'identità in corso di validità. I possessori di abbonamenti integrati studenti vengono identificati mediante apposita funzione presente nell' applicazione ATP Sassari

§6.- Modifiche del contratto di trasporto

L'abbonamento integrato non è sostituibile.

§7.- Rimborsi

L'abbonamento integrato non è rimborsabile.

§8.- Irregolarità ed abusi

Il viaggiatore che risulti in possesso di abbonamento integrato scaduto, non convalidato, contraffatto o irregolare viene sanzionato in base alle norme in vigore presso il vettore accertante e limitatamente alla tratta di competenza.

Per i titoli di viaggio impersonali l'impossibilità di dimostrare la validità del titolo di viaggio pur avendo con sé il dispositivo elettronico (batteria scarica, mancanza di traffico dati, assenza di linea o altri malfunzionamenti dell'apparecchio) è considerata mancanza di valido titolo di viaggio, fatta salva la possibilità dell'utente di presentare istanza di annullamento entro 30 giorni dall'accertamento/notifica.

Per i titoli di viaggio personali (abbonamenti integrati studenti e over 65) l'impossibilità di dimostrare la validità del titolo di viaggio pur avendo con sé il dispositivo elettronico (batteria scarica, mancanza di traffico dati, assenza di linea o altri malfunzionamenti dell'apparecchio) è considerata mancanza di valido titolo di viaggio. Qualora entro i cinque giorni successivi all'accertamento/notifica l'utente dimostri il suo diritto di trasporto e presenti entro 30 giorni dall'accertamento/notifica istanza di richiesta di annullamento non si applicherà la sanzione in misura fissa prevista al punto §5.- Irregolarità ed abusi della tariffa n.40/15/Sardegna.

Qualora l'utente non esibisca il previsto documento d'identità in corso di validità verrà considerato privo di idoneo titolo di viaggio. Qualora entro i 5 giorni successivi all'accertamento/notifica l'utente dimostri il suo diritto di trasporto si applicherà la sanzione in misura fissa prevista al punto §5.- Irregolarità ed abusi della tariffa n.40/15/Sardegna.

In caso di mancanza di convalida di titoli di viaggio con validità temporale predefinita, il viaggiatore è soggetto ad una sanzione amministrativa pari a:

- €2,00 se paga immediatamente al personale accertatore o entro 60 giorni dalla data dell'accertamento/ notifica del verbale;
- €6,00 se paga oltre il 60° giorno dalla data dell'accertamento/ notifica del verbale.

Per quanto non espressamente previsto si applica quanto disposto al punto §5.- Irregolarità ed abusi della tariffa n.40/15/Sardegna e n.39/15/Sardegna della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

§9.-Norme particolari

Per quanto non espressamente previsto si applicano le norme della Parte I e della Parte III -Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

SEZIONE E – AGEVOLAZIONI E GRATUITA'

I biglietti singoli ordinari e giornalieri agevolati di cui alla Tariffa 39/15 punto 10 e gli abbonamenti agevolati mensili e annuali studenti di cui alla Tariffa 40/15 punto 3, sono disponibili nei limiti delle risorse stanziare annualmente dalla Regione, che compensa integralmente il mancato ricavo da traffico a Trenitalia.

SEZIONE F – INCREMENTI TARIFFARI

La Regione, come riportato all'Art. 13 dell'Atto di Proroga, ha stabilito un incremento tariffario del 10% nell'anno 2027.

Trenitalia trasmette alla Regione le tabelle delle tariffe regionali aggiornate entro il 1° ottobre dell'anno precedente a quello di riferimento.

ALLEGATO 6

LISTINO PREZZI ANNO 2026 - SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO

Il listino prezzi è stato predisposto sulla base del PEF dell'anno 2026, tenendo conto dei costi di processo e della produzione complessiva in treni*km.

COMPOSIZIONE TRENI	POSTI OFFERTI	Listino prezzi al costo marginale (€ H servizio) (anno 2026)
MINUETTO, SWING	Fino a 159 posti	471,38
ATR 365, ATR 465	Tra 160 e 278 posti	574,38
DOPPIO MINUETTO, DOPPIO SWING, BLUES	Oltre 278 posti	665,71

Il listino prezzi si aggiorna di anno in anno in funzione dell'indice FOI reale. Il prezzo così definito sarà integrato con il costo di pedaggio e gasolio come definiti nell'Allegato 3 "Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano Economico Finanziario".

Per la determinazione del preventivo, in base alle caratteristiche particolari del servizio richiesto, si applicano le seguenti maggiorazioni:

SERVIZI FESTIVI

Maggiorazione per servizi in tutto o in parte di sabato, domenica e festivi diurni +20%

SERVIZI NOTTURNI

Maggiorazione per servizi svolti in fascia oraria che impegna il servizio notturno +20%
(dalle ore 23.00 alle 6.00)

ALLEGATO 7

CONDIZIONI MINIME DI QUALITA', EFFICACIA ED EFFICIENZA, PREMI, PENALITA' E SISTEMA DI MITIGAZIONE DELLE MEDESIME

Ai sensi della Delibera ART 16/2018, vengono di seguito definite le condizioni minime di qualità (CMQ) al di sotto delle quali si applicano le penalità e le relative mitigazioni, nonché i parametri per la definizione dei premi. Allo scopo si definiscono, in relazione al rapporto tra il numero dei treni nel giorno medio feriale e il totale dei treni circolanti nella Regione nello stesso intervallo di tempo, la classificazione delle linee (Tabella 1) e, in relazione al rapporto tra numero di passeggeri serviti in una determinata stazione e il numero di passeggeri regionali serviti in tutte le stazioni del bacino di riferimento, la tipologia delle stazioni e le stazioni intermedie rilevanti (Tabella 2):

CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE – Tabella 1

LINEE	Direttrici
FR1 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nella Regione nel giorno medio feriale > a 12%	Sulcis (Cagliari – Iglesias – Carbonia) Cagliari - San Gavino - Oristano Metropolitani (Cagliari – Elmas - Decimomannu)
FR2 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nella Regione nel giorno medio feriale < a 12%	Sassari – Olbia Olbia - Golfo Aranci Sassari – Porto Torres Lunghe percorrenze (Cagliari – Sassari – Olbia) Altro (Cagliari – Macomer – Olbia)

Sono stazioni gli impianti appositamente attrezzati per la salita e discesa dei viaggiatori dai treni ove possono svolgersi incroci, precedenza, cambi di binario o nelle stazioni dalle quali si diramano più linee, passaggi da una linea all'altra e soste per lo svolgimento del servizio, come definite dal Decreto ANSF n. 4/2012.

Le stazioni sono individuate e classificate secondo:

- A – stazione con rapporto tra numero passeggeri serviti in stazione e numero passeggeri serviti nella Regione (perimetro del Contratto di servizio) $\geq$ al 10% e comunque le stazioni a servizio di un capoluogo di provincia;
- B – stazione con rapporto tra numero passeggeri in stazione e numero passeggeri serviti nella Regione (perimetro del Contratto di servizio) < a 10% e $\geq$ 2%;
- C – stazione con rapporto tra numero passeggeri rilevati in stazione e numero passeggeri serviti nella Regione (perimetro del Contratto di servizio) < a 2%.

STAZIONI– Tabella 2

STAZIONI (Decreto ANSF n.4/2012)	Tipologia (A - B - C)	STAZIONI INTERMEDIE RILEVANTI
CAGLIARI	A	*
CARBONIA SERBARIU	A	*
ORISTANO	A	SI
SASSARI	A	SI
IGLESIAS	A	*
OLBIA	A	*
DECIMOMANNU	B	SI
OZIERI - CHILIVANI	B	SI
SAN GAVINO	B	
VILLAMASSARGIA - DOMUSNOVAS	B	SI
SERRAMANNA - NURAMINIS	B	
VILLASOR	B	
ABBASANTA	C	
BERCHIDDA	C	
BONORVA	C	
BORORE	C	
CAGLIARI ELMAS	C	
GIAVE	C	
GOLFO ARANCI	C	
MACOMER	C	
MARRUBIU-TERRALBA-ARBOREA	C	
MONTI TELTI	C	
OSCHIRI	C	
PAULILATINO	C	
PLOAGHE	C	
PORTO TORRES	C	
PORTO TORRES MARITTIMA	C	
RUDALZA	C	
SAMASSI SERRENTI	C	
SILQUA	C	
SOLARUSSA	C	
URAS MOGORO	C	
VILLASPECIOSA UTA	C	

* Stazione di partenza/arrivo a destino dell'offerta, pertanto mai stazione intermedia.

Le Stazioni intermedie rilevanti saranno considerate nella misurazione della puntualità solo a valle dell'adeguamento da parte del Gestore dell'Infrastruttura (RFI) dell'elenco delle stazioni intermedie e della revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e RFI.

L'elenco delle stazioni rilevanti potrà subire modifiche a seguito di riprogrammazioni del servizio e della realizzazione di nodi di interscambio programmati, come previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, nonché a seguito di modifiche alla rete infrastrutturale da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

Si definisce nel documento CONVOGLIO l'insieme di carrozze/treni che costituiscono un complesso che effettua più treni commerciali nell'arco della giornata.

PENALI E FORME DI MITIGAZIONE DELLE STESSE

Nella definizione dei consuntivi, l'arrotondamento è determinato matematicamente; a esempio alla cifra decimale, laddove per centesimi tra 1 e 4 si arrotonda per difetto, mentre tra 5 e 9 per eccesso.

Offerta di posti

Trenitalia deve assicurare la conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio (allegato 1), fatto salvo eventuali variazioni concordate ai sensi dell'art 5 dell'Atto di proroga.

La conformità è valutata per la totalità dei treni circolati, allo scopo di garantire un numero di posti offerti uguale o superiore a quello minimo programmato, di cui all'allegato 1 "Programma d'Esercizio", tenendo conto delle necessarie variazioni per effetto di quanto previsto all'art. 14 "Flessibilità del programma di esercizio", all' art. 15 "Servizi sostitutivi" e art. 17 "Interruzione e soppressione dei servizi in caso di sciopero – servizi garantiti".

Ai fini del calcolo della penale, le possibili composizioni dei treni realizzabili con il materiale rotabile a disposizione dell'azienda sono state accorpate in classi di posti offerti (classi di capacità), secondo lo schema riportato di seguito:

- oltre 278 posti (Blues e ATR 465 Swing in doppia composizione);
- tra 160 e 278 posti (ATR 365 e minuetto in doppia composizione);
- fino a 159 posti (Minuetto e Swing).

Affinché non sia applicata la penale, ogni composizione minima ammessa da programma di esercizio potrà essere sostituita con una composizione appartenente esclusivamente alla stessa classe di capacità, se presente, o ad una classe superiore.

La penale sarà tanto maggiore quanto più alto è il grado di non conformità rispetto alla composizione da programma di esercizio:

- 120 € per ogni variazione dei posti offerti inferiore di una classe rispetto alla composizione minima indicata nel programma di esercizio;
- 180 € per ogni variazione dei posti offerti inferiore di due (o più classi) rispetto alla composizione minima indicata nel programma di esercizio;

La penale sarà ridotta del 50% qualora Trenitalia aggiunga al treno di composizione inferiore uno o più bus di supporto.

Regolarità e Puntualità

Fino alla revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e RFI, e a seguito dell'adeguamento all'elenco delle stazioni intermedie rilevanti definite in questo allegato sui sistemi da parte di RFI, gli obiettivi annuali sono determinati coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 16/2018, ad esclusione del rilevamento delle puntualità nelle stazioni intermedie rilevanti nonché del conteggio dei treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo (comunque da considerarsi per intervalli superiori a 60 minuti) che – in ragione della disponibilità di dati – sono computati nella puntualità piuttosto che nella regolarità.

Definita la revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e RFI, gli obiettivi annuali, stabiliti nelle tabelle sotto riportate, saranno proporzionalmente ridefiniti a partire dal secondo anno utile (mantenendo fissi i differenziali di miglioramento stabiliti), nel caso si rilevasse per il consuntivo del primo anno utile uno scostamento tra il consuntivo calcolato come definito dalla Delibera e come determinato per l'obiettivo (e sopra descritto), maggiore di 0,1% in valore assoluto.

Gli obiettivi potranno essere ridefiniti anche nel caso in cui vengano inseriti nelle liste dei treni a domanda di trasporto rilevante specifici treni con frequentazione elevata nel giorno medio feriale, oggi computati nella fascia non rilevante in relazione all'orario effettivo, fuori delle fasce definite rilevanti.

Per il materiale rotabile di proprietà della Regione, utilizzato in regime di comodato da Trenitalia, non saranno applicate penali per le soppressioni e i ritardi causati da indisponibilità di tale materiale, dovute alla responsabilità del fornitore per le attività manutentive di ciclo lungo o di Revisione Generale.

Regolarità

Secondo la Delibera ART, l'indice di regolarità è calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra treni circolati e treni programmati nel mese,

$$\text{l'indice di regolarità} = \frac{\text{treni circolati}}{\text{treni programmati}}$$

dove:

Treni circolati: numero dei treni programmati, sottratti:

- treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne, se non adeguatamente sostituiti;
- treni parzialmente o totalmente soppressi imputabili a Trenitalia o ad altre IF o al Gestore dell'Infrastruttura, se non adeguatamente sostituiti;

- treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituiti;
- treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

Treno adeguatamente sostituito: come da Piano d'Intervento, secondo quanto previsto all'art 15 “servizi sostitutivi”.

Treni programmati: numero di treni programmati in orario detratto il numero dei treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti.

Regolarità del servizio: valori annuali	CMQ	CMQ
	Obiettivo 2026 esteso agli anni successivi se il dato di consuntivo è minore	Obiettivo 2027 – 2030 nel caso in cui il dato di consuntivo sia $\geq$ al CMQ dell'anno precedente
%	99,7%	+0,1 punto

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .
- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di validità (2026);
 - 0,8 per il secondo anno (2027);
 - 1,0 per tutti gli altri anni (2028-2030).
- Importo unitario della penale:
 - € 14.000 per ogni decimo di punto di scostamento, per uno scostamento che rientra nell'intorno dell'1% rispetto al valore soglia.
 - € 20.000 per ogni decimo di punto di scostamento, per uno scostamento superiore all'1% rispetto al valore soglia

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (*over-performance*) di cui alla tabella successiva comporterà l'applicazione di una mitigazione annuale, come di seguito riportato:

Regolarità del servizio: valori annuali over-performance	CMQ	CMQ
	Obiettivo 2026 esteso agli anni successi se il dato di consuntivo è minore	Obiettivo 2027-2030 nel caso in cui il dato di consuntivo sia ≥ all'over performance dell'anno precedente
%	99,9	+ 0,1 punto

- Importo unitario della mitigazione della penale pari a 5.000 euro per ogni decimo di punto di scostamento oltre lo 0,1% dal valore soglia. Laddove nell'anno maturino mitigazioni, queste compenseranno le eventuali penali relative agli altri indicatori.

Puntualità

Secondo la Delibera ART, la puntualità viene misurata nelle stazioni intermedie rilevanti di cui alla tabella 2 e nella stazione di destino.

Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore % di scostamento orario OS (0'-5') dei treni, per ogni linea della tabella 1 e per mese.

L'indicatore %OS è calcolato come rapporto percentuale tra il numero dei treni effettuati al netto di quelli arrivati con un ritardo superiore a 5 minuti ed il numero dei treni effettuati, ove:

Treni arrivati con ritardo = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, un ritardo superiore a 5 minuti, per cause GI, di Trenitalia o altra IF, come individuate dal Gestore dell'Infrastruttura;

Treni effettuati = numero dei treni programmati – numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi, inclusi i treni che hanno maturato un ritardo maggiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo (considerati soppressi nell'indicatore della regolarità).

Nell'indice complessivo "Puntualità del servizio: valori mensili" non sarà considerato l'andamento della puntualità dei treni rientranti nel calcolo dell'indice di puntualità a 30' e 60'.

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni si fa riferimento alla classificazione adottata dal gestore della rete infrastrutturale nazionale, RFI - Rete Ferroviaria Italiana, come da Procedura Operativa RFI COp 269 aggiornata il 30 giugno 2021.

L'indicatore %OS si misura per:

- servizio relativo a domanda di trasporto rilevante (6-9 in arrivo e 17-20 in partenza), dal lunedì al venerdì;

- servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante (totalità dei treni al netto di quelli a domanda rilevante), tutti i giorni della settimana.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale mensile} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .
- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di validità (2026);
 - 0,8 per il secondo anno (2027);
 - 1,0 per tutti gli altri anni (2028-2030).
- Importo unitario mensile della penale:
 - Linea FR1/2 domanda rilevante: 280 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in più, entro un punto di scostamento dall'obiettivo annuale; 420 euro per ogni decimo di punto percentuale in più, oltre un punto percentuale di scostamento dall'obiettivo annuale.
 - Linea FR1/2 domanda non rilevante 180 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in più, entro un punto di scostamento dall'obiettivo annuale; 280 euro per ogni decimo di punto percentuale in più, oltre un punto percentuale di scostamento dall'obiettivo annuale.

Puntualità del servizio: valori mensili	CMQ 2026	CMQ 2027 – 2030
	Estesa agli anni successivi se il dato di consuntivo è minore	Nel caso in cui il dato di consuntivo sia $>$ al CMQ dell'anno precedente
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	97,5%	+0,1%
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	97,7%	+0,1%
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	94,7%	+0,1%
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	94,0%	+0,1%

Il superamento degli obiettivi di eccellenza di puntualità (*over-performance*), di cui alla tabella sotto, comporterà l'applicazione di una mitigazione mensile, come di seguito riportato:

Puntualità del servizio: valori mensili over-performance	CMQ 2026 – 2030
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	+0,3% rispetto all'obiettivo annuale
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	

- 165 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in più oltre l'1% rispetto all'obiettivo annuale;

Laddove nell'anno maturino più mitigazioni che penali, l'importo residuo compenserà le eventuali penali relative agli altri indicatori.

Puntualità 30 e 60 minuti

Nel caso di arrivo di treni a destino con ritardo superiore a 30' e fino ai 60' rispetto all'orario programmato, esclusivamente per cause imputabili a TI, viene applicata una penale pari a 400 euro per treno commerciale, incrementata del 20% (480 euro) a partire dal 4° ritardo nel corso dell'anno di riferimento e del 50 % (600 euro) a partire dal 6° ritardo nel corso dell'anno di riferimento.

Nel caso di arrivo di treni a destino con ritardo superiore a 60' rispetto all'orario programmato, esclusivamente per cause imputabili a TI, viene applicata una penale pari a 800 euro per treno commerciale, incrementata del 20% (960 euro) a partire dal 4° ritardo nel corso dell'anno di riferimento e del 50 % (1.200 euro) a partire dal 6° ritardo nel corso dell'anno di riferimento.

L'andamento della puntualità di questi treni non sarà considerato nell'indice complessivo "Puntualità del servizio: valori mensili" di cui sopra".

Informazioni all'utenza – prima del viaggio

Le condizioni minime di informazione nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione e tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore INFO_AN.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche conformi; qualora le informazioni siano non conformi, vengono considerate come non presenti.

Tenuto conto dell'implementazione dei sistemi dei punti di vendita terzi conclusa a ottobre 2024, anche questo canale di vendita è ora rispondente a quanto disposto dalla richiamata delibera.

Trenitalia attesta la programmazione della diffusione delle informazioni di propria competenza (dalla 1 alla 19 e dalla 25 alla 29) alla Regione annualmente, mentre le informazioni dalla 20 alla 23 secondo quanto previsto

dal successivo paragrafo “Livelli minimi di trasparenza”. Le informazioni di cui al punto 24 saranno diffuse a cura della Regione.

Per ogni singola non conformità rilevata dalla Regione rispetto alla tabella sotto riportata, è applicata una penale pari a 25 euro. Non rilevano ai fini del calcolo delle penali eventuali affissioni mancanti per atti di vandalismo sanate entro una settimana dalla rilevazione.

	Nr Ordine	Tipologia di informazione	Biglietteria in stazione	Biglietteria self service	Contact center	Sito internet	Mobile APP	Agenzie di viaggio	Punti vendita convenzionati
STATICHE	1	Condizioni generali di trasporto	X		X	X		X	
	2	Indicazione delle modalità di consultazione delle Condizioni Generali di Trasporto		X			X		
	3	Modalità di acquisto dei titoli di viaggio incluse quelle di acquisto a bordo treno	X		X	X	X		
	4	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza	X	X	X	X	X	X	
	5	Indicazione dei canali di contatto per la richiesta di informazioni da parte dell'utenza	X			X	X		
	6	Sistema tariffario vigente: livelli, articolazione, sconti quantità (abbonamenti), integrazione con altri biglietti (riferimenti legislativi o regolamentari, criteri e formule di calcolo, esemplificazioni per distanze chilometriche); costo eventuali servizi aggiuntivi	X		X	X			
	7	Modalità di consultazione della carta dei servizi	X		X	X	X		
	8	Modalità di convalida dei biglietti e le sanzioni applicabili ai viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio valido	X	X	X	X	X	X	
	9	Orari di partenza e arrivo dei treni	X	X	X	X	X	X	X
	10	Disponibilità di servizi a bordo dei treni	X	X	X	X	X	X	X
	11	Disponibilità di posti in prima e seconda classe, carrozze letto e cuccette	X	X	X	X	X	X	X
	12	Procedure per recupero dei bagagli e oggetti smarriti	X		X	X	X		
	13	Condizioni di accesso per biciclette e animali domestici	X	X	X	X	X	X	X
	14	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR	X	X	X	X	X		
	15	Modalità di richiesta per assistenza a bordo ed in stazione e tempistiche necessarie per prenotazione dei servizi dedicati a PMR	X		X	X			
	16	Orari e condizioni per viaggio più veloce	X	X	X	X	X	X	X

	Nr Ordine	Tipologia di informazione	Biglietteria in stazione	Biglietteria self service	Contact center	Sito internet	Mobile APP	Agenzie di viaggio	Punti vendita convenzionati
STATICHE	17	Orari e condizioni per tariffa più bassa	X	X	X	X	X	X	X
	18	Elenco dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero	X		X	X	X		
	19	Informazioni relative al raggiungimento da parte dei passeggeri di eventuali mezzi sostitutivi	X		X				
	20	Quota parte, espressa in termini percentuali, del costo totale di erogazione del servizio a carico della finanza pubblica				X			
	21	Corrispettivo totale annuo (in euro)				X			
	22	Compensazione finanziaria annua (in euro)				X			
	23	Compensazioni per utenze agevolate o esentate (in euro)				X			
	24	Obiettivi, politiche e strumenti per il bacino di riferimento legate alla sostenibilità ambientale				X			
	25	Documenti di rendicontazione attestanti i risultati ambientali ottenuti nelle attività e nell'organizzazione aziendale redatti secondo criteri e modelli della Corporate Social Responsibility come ad esempio quelli elaborati dalla Global Reporting Initiative (GRI)				X			
DINAMICHE	26	Orari degli arrivi e delle partenze relativi alla stazione o fermata, aggiornati ad ogni variazione			X	X	X		
	27	Binario di arrivo e partenza dei treni			X	X	X		
	28	Indicazione di ritardi, cancellazioni e soppressioni rispetto a quelli programmati aggiornati ad ogni variazione			X	X	X		
	29	Attività programmate o meno che potrebbero interrompere o ritardare il servizio di trasporto			X	X			

Informazioni all'utenza – durante il viaggio

Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore INFO_DU.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche conformi; qualora le informazioni siano non conformi, vengono considerate come non presenti.

Trenitalia attesta la programmazione della diffusione delle informazioni alla Regione annualmente.

Per ogni singola non conformità per singolo Convoglio, relativa alla comunicazione statica e dinamica rilevata dalla Regione è applicata una penale pari a 25 €, e comunque non superiore a 150 €.

	Nr Ordine	Tipologia di informazione
STATICHE	30	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza nei confronti dell'IF
	31	Procedure per presentazione di reclami all'Autorità di Regolazione dei Trasporti
	32	Disponibilità di servizi a bordo
	33	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR
	34	Informazioni relative alla sicurezza dei passeggeri e comportamenti da adottare in caso di pericolo o emergenza

	Nr Ordine	Tipologia di informazione	Note
DINAMICHE	35	Prossima fermata	
	36	Principali coincidenze incluse quelle operate da altri vettori ferroviari (nel caso in cui l'informazione sia disponibile da parte del GI)	
	In caso di malfunzionamenti a bordo treno, ritardi ed anomalie di circolazione, le IF garantiscono in aggiunta alle informazioni dinamiche di cui sopra, le seguenti informazioni anche attraverso annunci vocali manuali tramite opportuno sistema di sonorizzazione in merito a:		
	Nr ordine	Tipologia di informazione	Note
	37	Ritardi durante la marcia	Tali informazioni sono: - Fornite tempestivamente e con aggiornamenti almeno ogni 15 minuti sulla evoluzione della situazione con l'indicazione dei tempi di ripristino delle normali condizioni di viaggio se possibile stimarli - Corredate dalle motivazioni che hanno portato al ritardo, alla cancellazione o alla soppressione del servizio - Corredate dalla indicazione delle modalità di richiesta di eventuali rimborsi e/o indennizzi sia online che offline - Ove non sia presente o non funzionante il sistema di sonorizzazione a bordo treno e/o display visivi, le informazioni relative a ritardi ed anomalie di esercizio saranno fornite, nel corso del viaggio, dal personale di bordo che provvederà personalmente ad annunciarlo attraverso l'impianto di diffusione sonora o verbalmente attraversando le carrozze. Va riservata in ogni caso, particolare attenzione alle esigenze delle persone con menomazioni dell'udito.
	38	Anormalità della circolazione	
	39	Treno fermo nella stazione di origine o intermedia per un periodo superiore a 5 minuti rispetto all'orario di partenza programmato	
	40	Treno fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti	
	41	Soppressione del treno e indicazione delle modalità di sostituzione	
	42	Eventuale servizio di assistenza con erogazione di generi di conforto	

Livelli minimi di trasparenza

Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, Trenitalia e la Regione pubblicano sui rispettivi portali web le seguenti informazioni e documenti:

a) contratto di servizio e allegati in vigore corredato da uno schema di sintesi dei principali elementi contrattuali, con particolare riferimento a:

- i) corrispettivo totale annuo (in euro);
- ii) compensazione finanziaria annua (in euro);
- iii) finanziamenti erogati per acquisto di rotabili (v.a. e % copertura costo assoluto);
- iv) compensazioni annue per utenze agevolate o esentate (in euro);

b) carta della qualità dei servizi in vigore;

c) schemi dei questionari utilizzati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;

d) consuntivo annuale delle penali contrattuali pagate alla Regione, suddivise per indicatore della qualità;

e) tutti i livelli consuntivi relativi agli indicatori individuati;

f) principali indicatori gestionali, con riferimento a:

- i) numero passeggeri trasportati e $pax \cdot treni \cdot km$;
- ii) prezzo medio (ricavi da bigliettazione/ n° pax);
- iii) distribuzione del parco rotabile per età o classe ambientale;
- iv) Coverage ratio: margine di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico.

Contestualmente alla loro pubblicazione, tutti i documenti, i dati e le informazioni sopra citati sono trasmessi da Trenitalia all'ART, anche per conto della Regione, in formato aperto/editabile.

Trenitalia attesta annualmente l'avvenuta pubblicazione delle informazioni alla Regione.

L'indicatore è calcolato verificando che tutte le informazioni di cui ai punti da a) a f) siano pubblicate.

Si specifica che esclusivamente per le informazioni di cui ai punti a), b) e c) è prevista la verifica della loro pubblicazione entro i primi 60 giorni dalla stipula dell'Atto di proroga e da ogni successivo eventuale aggiornamento nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione. La verifica della pubblicazione dei documenti e delle informazioni di cui ai punti da d) a f) avrà invece cadenza annuale.

La penale da applicare sarà pari a 30 € per ogni informazione/documento non pubblicato.

Nel caso in cui il ritardo nella pubblicazione dei documenti e delle informazioni sopra richiamate sia dovuta a cause esterne a Trenitalia, le penali non saranno applicate.

Livelli minimi di accessibilità commerciale

La CMQ relativa all'accessibilità commerciale è garantita, con riferimento alla fase prima del viaggio, attraverso l'obbligo di:

a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (%ACV);

b) disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica (%BTCL);

c) funzionamento delle BSS full (rilevanti ai sensi della Delibera ART 16/2018) - biglietterie automatiche (%BAUT);

d) funzionamento delle validatrici (%VAL).

a) Dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (%ACV)

È misurata tramite l'indicatore %ACV, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica, per ogni tipologia di stazione, dei valori mensili del numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita rispetto al numero totale di stazioni.

Numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita: stazioni ove è disponibile, oltre ai canali telematici (sito internet, sito mobile, APP), almeno uno dei seguenti canali a terra:

- biglietteria in stazione aperta (da programma) almeno 5 giorni a settimana;
- biglietteria *self service* full ove sono accettate sia le banconote, sia le monete che il pagamento con carta di credito/debito;
- punto vendita convenzionato, raggiungibile a piedi in sicurezza e in condizioni ordinarie (presenza di marciapiedi) percorrendo una distanza non superiore a 350 metri, nonché aperti in media non meno di 6 giorni a settimana, fatti salvi i periodi di chiusura per ferie purché debitamente indicati.

Nelle stazioni sprovviste sarà possibile acquistare il biglietto a bordo senza maggiorazione, avvisando il capotreno all'atto della salita.

Nello specifico, si individuano sotto le condizioni minime di qualità:

Dotazione adeguata di canali di vendita – Stazioni	CMQ 2026-2030 %
%ACV annuale Tipologia A	100
%ACV annuale Tipologia B	100
%ACV annuale Tipologia C	38%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo \%ACV} - \text{valore consuntivo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di validità (2026);
 - 0,8 per il secondo anno (2027);
 - 1,0 per tutti gli altri anni (2028-2030).
- Importo annuo della penale: 150 euro per ogni punto di scostamento percentuale in meno, escludendo le problematiche della rete di vendita diretta *self service* di cui al presente Contratto, se dovute ad atti vandalici e di sabotaggio.

- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

b) Funzionamento canali telematici (%BTCL)

La CMQ è soddisfatta quando non si verificano interruzioni contemporanee di tutti i canali telematici (Sistemi Bigliettazione Telematica SBT) superiori alle 12 ore consecutive.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %BTCL, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili: numero di giorni nel mese con funzionalità adeguata rispetto al numero totale di giorni del mese di riferimento.

Funzionalità adeguata dei SBT: funzionamento non interrotto per un periodo superiore alle 12 ore consecutive. Sono esclusi i tempi necessari per effettuare gli interventi di manutenzione dei SBT.

Funzionamento telematici (%BTCL)	canali	CMQ 2026-2030 %
% BTCL annuale		100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di validità (2026);
 - 0,8 per il secondo anno (2027);
 - 1,0 per tutti gli altri anni (2028-2030).
- Importo unitario della penale: 1.000 euro per ogni punto percentuale
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

c) Funzionamento delle biglietterie automatiche - self service BSS full (%BAUT)

La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle BSS è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %BAUT, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili: numero di guasti alle BSS, presenti nelle stazioni di cui alla tabella 2, risolti

con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.

Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della BSS decorre a partire dalla segnalazione di Trenitalia (attivazione della richiesta di intervento e/o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relativo al mese successivo.

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore e, ai fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

Funzionamento biglietterie automatiche (%BAUT)	CMQ 2026-2030
	%
% BAUT annuale Tipologia A	100
% BAUT annuale Tipologia B	100
% BAUT annuale Tipologia C	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di validità (2026);
 - 0,8 per il secondo anno (2027);
 - 1,0 per tutti gli altri anni (2028-2030).
- Importo annuale della penale:
 - BAUT Tipologia A: 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
 - BAUT Tipologia B: 80 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
 - BAUT Tipologia C: 50 euro per ogni punto percentuale di scostamento.
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

d) Funzionamento delle validatrici (%VAL)

La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle validatrici è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %VAL, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili come numero di guasti alle validatrici, presenti nelle stazioni, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.

Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della validatrice decorre a partire dalla segnalazione di Trenitalia (attivazione della richiesta di intervento e/o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relativo al mese successivo.

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore e, ai fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

Funzionamento validatrici (%VAL)	CMQ 2026-2030
	%
% VAL annuale – Stazioni Tipologia A	100
% VAL annuale – Stazioni Tipologia B	100
% VAL annuale – Stazioni Tipologia C	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di validità (2026);
 - 0,8 per il secondo anno (2027);
 - 1,0 per tutti gli altri anni (2028-2030).
- Importo unitario della penale:
 - VAL Tipologia A: 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
 - VAL Tipologia B: 80 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
 - VAL Tipologia C: 50 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):

- o pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
- o pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Livelli minimi di pulizia

Sono soddisfatte le condizioni minime di pulizia del materiale rotabile quando gli interventi di pulizia, misurati dai seguenti indicatori, vengono effettuati in modo conforme:

Indicatore 1 – PULT_EX Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;

Indicatore 2 – PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

Le prestazioni di pulizia sono valutate per CONVOGLIO, senza considerare il numero dei treni commerciali che lo stesso realizza (ad esempio se per il convoglio sono previsti 6 cicli di pulizia e lo stesso effettua 10 treni commerciali nella giornata, sono considerati per il convoglio i sei cicli di pulizia, senza considerare il numero dei treni commerciali effettuati).

Di seguito si riportano le tipologie di intervento attuate.

Classe di intervento	Frequenza minima (interventi eseguiti nei cantieri sede di appalto)	Obiettivo	Descrizione
PR.1/IL.1	Variabile, in relazione a necessità e tempi di sosta (min. 20 minuti) A bordo	Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante il servizio;	Intervento Veloce: pulizia toilette, asportazione sommaria dei rifiuti (cosiddetto ricondizionamento minimo) Pulizia effettuata a bordo dal Pulitore viaggiante; in tal caso il controllo di qualità degli Ispettori regionali sarà effettuato a valle dell'intervento.
PR.2/IL.2	Giornaliera	Garantire l'eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza	Intervento di mantenimento: pulizia toilette, asportazione dei rifiuti, spazzamento pavimento, spolveratura delle parti maggiormente a contatto con la clientela, svuotamento reflui*, rifornimento acqua e accessori igienici*
PR.3/IP3	Settimanale	Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste	Intervento di base: oltre a quelle degli interventi precedenti, lavaggio accurato pavimenti e toilette, lavaggio finestrini e

		prolungate (nei cantieri attrezzati per l'intervento)	aspirazione e smacchiatura sedili
PR.4/IP4	Semestrale	Garantire il ripristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate (nei cantieri attrezzati per l'intervento) o in corrispondenza delle soste presso gli impianti di manutenzione	Intervento accurato: pulizia accurata di tutte le superfici eseguita con idonee attrezzature

*laddove necessario e compatibilmente con l'attrezzaggio delle località di effettuazione delle attività.

Le sedi ove le attività di pulizia possono essere svolte sono: IMC Cagliari; IMC Sassari; Macomer; Oristano; Olbia. Non tutte queste sedi consentono lo svolgimento di tutte le attività previste.

Indicatore 1 - PULT_EX Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile: è definito in relazione all'esecuzione di un insieme di interventi volti a realizzare un livello minimo di pulizia e decoro, misurata come segue

$$PULT_EX = (n^{\circ} \text{ interventi eseguiti} / \text{interventi programmati}) \cdot 100$$

Livelli minimi di pulizia	CMQ 2026-2030 %
% <i>PULT_EX</i> – classe A – PR.1/IL1	100
% <i>PULT_EX</i> – classe B – PR.2/IL2	100
% <i>PULT_EX</i> – classe C – PR.3/IP3	100
% <i>PULT_EX</i> – classe D – PR.4/IP4	100

Trenitalia utilizza la piattaforma informatica SUPER per la tracciatura e registrazione delle attività di pulizia.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di validità (2026);
 - 0,8 per il secondo anno (2027);
 - 1,0 per tutti gli altri anni (2028-2030).
- Importo unitario annuale della penale di:
 - 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT_EX* – classe A – PR.1/IL.1
 - 350 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT_EX* – classe B – PR.2/IL2
 - 1.000 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT_EX* – classe C – PR.3/IP3

- 3.500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT_EX* – classe D – PR.4/IP4
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Indicatore 2 – PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile:

Fino alla definizione del campione significativo tra le Parti, le penali saranno determinate sulla base dell'esito delle verifiche ispettive condotte a campione dalla Regione, in contraddittorio con il personale di Trenitalia in servizio a bordo treno, utilizzando la tabella check list sotto riportata.

TABELLA CHECK LIST PULIZIA

<u>INTERVENTO</u>	PR1: Intervento sosta breve o a bordo		
<u>Data:</u>	Treno n.:		
Carrozza/cassa controllata:	Ora di controllo:		
Impianto dove è effettuato il controllo:		SI	N O
Fattori controllati:			
A) Vestiboli	1) Ogni rifiuto rimosso da pavimento e sedili		
	2) Ambiente riordinato		
B) Toilette	3) Materiale di consumo reintegrato (carta igienica, asciugamani)		
C) Compartimenti, saloni viaggiatori	4) Ogni rifiuto rimosso pavimento, sedili, cappelliere, tavolinetti		

Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso.

Penale:

N Interventi non conformi	Penale
1	0
2	50
>2	100

INTERVENTO	PR2: Intervento fine servizio		
Data:	Treno n.:		
Carrozza/cassa controllata:	Ora di controllo:		
Impianto dove è effettuato il controllo:		SI	N O
Fattori controllati:			

A) Vestiboli	1) Ogni rifiuto rimosso da cestini (ove presenti)		
	2) Pavimento senza rifiuti, polvere		
B) Toilette	3) Pavimento senza rifiuti, polvere		
	4) Apparecchiature igieniche senza polvere		
	5) Scarichi non otturati		
	6) Portarifiuti vuoto		
	7) Componenti di arredo in ordine		
	8) Scorte di acqua e materiale di consumo reintegrato (carta igienica, asciugamani)		
C) Compartimenti, saloni viaggiatori	9) Ogni rifiuto rimosso da cestini e cappelliere, ambiente riordinato		
	10) Sedili senza rifiuti		
	11) Tavoli, tavolinetti senza rifiuti		
	12) Pavimento senza rifiuti, polvere		

Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso.

Penale:

N Interventi non conformi	Penale
1	0
2	50
3	100
4	150
>4	200

INTERVENTO	PR3: Intervento sosta lunga		
Data:	Treno n.:		
Carrozza/cassa controllata:	Ora di controllo:		
impianto dove è effettuato il controllo:		SI	NO
Fattori controllati:			
A) Esterno	1) Pedane e gradini puliti		
	2) Sostegni e pulsanti puliti		
	3) Vetri frontali e laterali puliti		
B) Vestiboli	4) Pareti. componenti d'arredo sostegni maniglie e corrimano puliti		
	5) Pavimento pulito in modo accurato uniforme e senza ristagni d'acqua		
	6) Ogni rifiuto rimosso, portarifiuti (ove presenti) puliti		
	7) Superfici vetrate, comici e telai Puliti		
	8) Ambiente riordinato		

B) Toilette	9) Apparecchiature igieniche accuratamente pulite		
	10) Pareti e componenti d'arredo senza polvere		
	11) Pavimento pulito in modo accurato, uniforme		
	12) Ogni rifiuto rimosso portarifiuti pulito		
	13) Superfici vetrate cornici e telai puliti		
	14) Scorte di materiale di consumo (carta igienica, asciugamani e sapone liquido) integre e ripristinate		
	15) Scorta di acqua ripristinata, scarichi senza otturazioni		
	16) Ambiente riordinato, aria disodora		
C) Compartimenti, saloni viaggiatori	17) Pareti e componenti d'arredo senza polvere		
	18) Elementi soggetti a massimo contatto (maniglie, poggiatesta, braccioli, tavolinetti) puliti		
	19) Rivestimenti tessili dei sedili senza polvere		
	20) Pavimento pulito in modo accurato		
	21) Ogni rifiuto rimosso portarifiuti puliti		
	22) Superfici vetrate, cornici e telai puliti		
	23) Ambiente riordinato		

Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso.

Penale:

N Interventi non conformi	Penale
1	0
2	50
3	100
4	150
5	200
6	250
7	300
8	350
9	400
➤ 9	500

INTERVENTO	PR4: Intervento manutenzione		
Data:	Treno n.:		
Carrozza/cassa controllata:	Ora di controllo:		
Impianto dove è effettuato il controllo:		SI	N O
Fattori controllati:			
A) Esterno	1) Pedane e gradini puliti in modo accurato ed uniforme		
	2) Scalette, sostegni e pulsanti senza polvere e puliti		
	3) Finestrini vetri e telai puliti		
	4) Cassa pulita e senza graffi o massima attenuazione		
B) Vestiboli	5) Pavimento pulito in modo accurato, uniforme anche le superfici non soggette a calpestio		
	6) Cielo, esterno plafoniere, porte, pareti arredi sostegni e corrimano puliti e senza graffi o massima attenuazione		
	7) Accessori, canalizzazioni, griglie, sostegni e maniglie pulite		
	8) Finestrini, vetri, plexiglas, quadri, specchi puliti		
	9) Seggiolini ribaltabili, estintori, freno a mano e relativi vani puliti		
	10) Mantici e pavimenti intercomunicanti senza polvere		
	11) Ambiente riordinato e portarifiuti (ove presente) puliti		
B) Toilette	12) Apparecchiature igieniche accuratamente pulite		
	13) Pavimento, gradini e balze pulite in modo accurato, uniforme, anche le superfici non soggette a calpestio. Cielo, esterno plafoniere, porte, pareti, arredi sostegni e corrimano puliti e senza graffi o massima attenuazione		
	14) Finestrini, specchi comici e telai puliti		
	15) Portarifiuti pulito		
	16) Scarichi e griglie puliti e senza occlusioni		
	17) Accessori, canalizzazioni, griglie, sostegni e maniglie puliti		
	18) Scorte di materiale di consumo (carta igienica, asciugamani e sapone liquido) integre e ripristinate		
	19) Scorta di acqua ripristinata		
	20) Ambiente riordinato, aria disodora		
	C) Compartimenti, saloni viaggiatori	21) Cielo, esterno plafoniere, porte, pareti, arredi sostegni e corrimano puliti	
22) Pavimento, copri scaldiglie, gradini; pulite in modo accurato, uniforme, anche le superfici non soggette a calpestio			

23) Elementi soggetti, a massimo contatto (maniglie, poggiatesta, braccioli, tavolinetti) puliti		
24) Tende e rivestimenti tessili dei sedili sostituiti o senza polvere e macchie		
25) Cappelliere pulite in modo accurato ed uniforme		
26) Finestrini, plexiglas, comici e telai puliti		
27) Ogni rifiuto rimosso, portarifiuti puliti		
28) Canalizzazioni aria e griglie pulite		
29) Accessori cornici componenti d'arredo e telai finestrini puliti		
30) Ambiente riordinato		

Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso.

Penale:

N Interventi non eseguiti / non soddisfacenti	Penale
1	0
2	50
3	100
4	150
5	200
6	250
7	300
8	350
9	400
10	500
11	600
>11	700

Una volta individuato tra le Parti il campione significativo e la metodologia di calcolo dell'indicatore percentuale, da effettuarsi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, l'indicatore è definito in relazione agli interventi conformi sul totale degli interventi eseguiti, misurati sulla base delle check list allegate e rilevate attraverso le verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione:

$$PULT_CF = (n^{\circ} \text{ interventi conformi} / \text{interventi eseguiti}) \cdot 100$$

Livelli minimi di pulizia	CMQ %
% $PULT_CF$ – classe A – PR.1/IL1	100
% $PULT_CF$ – classe B – PR.2/IL2	100
% $PULT_CF$ – classe C – PR.3/IP3	100
% $PULT_CF$ – classe D – PR.4/IP4	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * ((importo unitario della penale * (obiettivo CMQ – valore consuntivo) * Kx)

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di applicazione;
 - 0,8 per il secondo anno di applicazione;
 - 1,0 per tutti i successivi anni.
- L'importo unitario della penale sarà definito tra le Parti con uno specifico atto che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto, ai sensi dell'art. 1 del presente Atto;
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Livelli minimi di comfort del materiale rotabile

Gli indicatori di comfort, ad esclusione dell'indicatore %SBICI, sono di tipo non binario, hanno un livello minimo di prestazione richiesta del 100%.

Fino alla definizione del campione significativo tra le Parti, le penali saranno determinate sulla base dell'esito delle verifiche ispettive condotte a campione dalla Regione, in contraddittorio con il personale di Trenitalia in servizio a bordo treno.

Le rilevazioni non conformi sul materiale rotabile di proprietà della Regione, riconducibili a cause imputabili al costruttore/fornitore, non saranno considerati ai fini del calcolo della penale.

Indicatore %CLI_DT Dotazione impianti di climatizzazione:

l'indicatore che verifica la dotazione di impianti di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento), calcolato come rapporto tra numero di carrozze dotate di impianto e il numero totale di carrozze, è di tipo descrittivo e in quanto tale non soggetto a penalizzazione.

Indicatore %CLI_FN Funzionamento impianti di climatizzazione:

Fino alla definizione del campione significativo tra le Parti, le penali sono determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione in contraddittorio con il Capotreno, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Climatizzazione	Verificato da ispettori regionali	Ad evento accertato	150

Sarà conteggiata la prima rilevazione effettuata in qualsiasi punto del percorso, ed ogni successiva, purché effettuata in campagne di rilevazioni differenti.

Una volta individuato tra le Parti il campione significativo e la metodologia di calcolo dell'indicatore percentuale, da effettuarsi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, l'indicatore è definito in relazione agli eventi non conformi rispetto al totale delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di applicazione;
 - 0,8 per il secondo anno di applicazione;
 - 1,0 per tutti i successivi anni.
- L'importo unitario della penale sarà definito tra le Parti con uno specifico atto che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto, ai sensi dell'art. 1 del presente Atto;
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Indicatore %WC_DT" Dotazione di toilette

l'indicatore che verifica il livello minimo di dotazione di toilette, calcolato come rapporto tra numero di carrozze dotate di toilette e il numero totale di carrozze, è di tipo descrittivo e in quanto tale non soggetto a penalizzazione.

Indicatore %WC_AFN Accessibilità e funzionamento delle toilette:

Fino alla definizione del campione significativo tra le Parti, le penali sono determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, in contraddittorio con il Capotreno, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Toilette	Il servizio si intende reso quando le toilette presenti (o almeno la metà, se presenti più toilette) risultano in servizio/accessibili	Ad evento accertato	300 euro per treno

Sarà conteggiata la prima rilevazione effettuata in qualsiasi punto del percorso, ed ogni successiva, purché effettuata in campagne di rilevazioni differenti.

Una volta individuato tra le Parti il campione significativo e la metodologia di calcolo dell'indicatore percentuale, da effettuarsi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, l'indicatore è definito in relazione agli eventi non conformi rispetto al totale delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di applicazione;
 - 0,8 per il secondo anno di applicazione;
 - 1,0 per tutti i successivi anni.
- L'importo unitario della penale sarà definito tra le Parti con uno specifico atto che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto, ai sensi dell'art. 1 del presente Atto;
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Indicatore e livelli minimi di accessibilità

L'indicatore che verifica la predisposizione da parte dell'azienda, d'intesa con il Gestore dell'Infrastruttura, del "Piano Operativo per l'Accessibilità" per le persone a mobilità ridotta (PMR) è denominato "P_ACC" (Presenza del Piano Operativo per l'Accessibilità).

Tenuto conto che la Delibera ART 16/2018 dispone che il Piano debba essere adottato entro un anno dalla sottoscrizione dell'Atto di Proroga, l'indicatore è soddisfatto laddove Trenitalia predisporre e trasmette il Piano alla Regione entro il mese precedente alla scadenza dell'anno dalla sottoscrizione.

La penale applicata sarà di 30 € per ogni giorno lavorativo di ritardo rispetto al termine fissato per la trasmissione da parte di Trenitalia del Piano alla Regione.

Indicatore %CORSEACC" Disponibilità di Corse Accessibili:

Nel momento in cui viene adottato il Piano Operativo per l'Accessibilità, il livello minimo di accessibilità del servizio da parte da parte di PMR è misurato attraverso un indicatore calcolato, per ogni linea della rete, come rapporto tra numero di corse mensili programmate accessibili e numero di corse mensili totali programmate, è di tipo non binario e ha un livello minimo di prestazione definito dall'Ente Appaltante per ogni anno della durata contrattuale, in relazione al programma di investimenti in materiale rotabile previsto dal Contratto. L' indicatore è di tipo descrittivo e in quanto tale non soggetto a penalizzazione.

Indicatore %SPMR Disponibilità e fruibilità di servizi PMR

Fino alla definizione del campione significativo tra le Parti, le penali saranno determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, in contraddittorio con il Capotreno, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
PRM	Il servizio si intende reso quando sui treni indicati in Orario da relativo pittogramma sulle vetture contrassegnate da apposito simbolo è presente, conforme ed utilizzabile, dotazione PRM, salvo casi di vandalismo	Ad evento accertato	250 euro per treno

Una volta individuato tra le Parti il campione significativo e la metodologia di calcolo dell'indicatore percentuale, da effettuarsi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, l'indicatore è definito in relazione agli eventi non conformi rispetto al totale delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di applicazione;
 - 0,8 per il secondo anno di applicazione;
 - 1,0 per tutti i successivi anni.
- L'importo unitario della penale sarà definito tra le Parti con uno specifico atto che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto, ai sensi dell'art. 1 del presente Atto;
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Indicatore %PAF Porte di accesso funzionanti

Fino alla definizione del campione significativo tra le Parti, le penali saranno determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, in contraddittorio con il Capotreno, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Porte	Il servizio si intende reso quando almeno il 100% delle porte sono funzionanti; Per le porte intercomunicanti la penale si applica solo nel caso in cui non sia consentito il	Ad evento accertato	300 euro per treno

	passaggio dei viaggiatori da una carrozza all'altra (né con apertura automatica né manuale).		
--	--	--	--

Una volta individuato tra le Parti il campione significativo e la metodologia di calcolo dell'indicatore percentuale, da effettuarsi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, l'indicatore è definito in relazione agli eventi non conformi rispetto al totale delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di applicazione;
 - 0,8 per il secondo anno di applicazione;
 - 1,0 per tutti i successivi anni.
- L'importo unitario della penale sarà definito tra le Parti con uno specifico atto che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto, ai sensi dell'art. 1 del presente Atto;
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

Indicatore %SBICI Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli):

L'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili per ogni linea come rapporto tra il numero di corse mensili attrezzate per il trasporto biciclette e le corse mensili totali:

$$\%SBICI = (n^{\circ} \text{ di corse mensili attrezzate trasporto biciclette} / n^{\circ} \text{ di corse mensili totali}) \cdot 100$$

Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli) - annuo	CMQ 2026 %	CMQ 2027-2030 %
% SBICI – linea FR1	100	100
% SBICI – linea FR2	100	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
 - 0,5 per il primo anno di validità (2026);
 - 0,8 per il secondo anno (2027);
 - 1,0 per tutti gli altri anni (2028 – 2030).
- Importo unitario della penale di:
 - 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento per %SBICI
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
 - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia ≤ 0 ;
 - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

1.3.8.4 Indicatore e livelli minimi di sicurezza del viaggio e del viaggiatore

L'indicatore che misura le condizioni minime di sicurezza del viaggio e del viaggiatore verifica la predisposizione da parte dell'azienda del "Piano Operativo di sicurezza e controlleria" è denominato "P _SIC" (Presenza del Piano Operativo di Sicurezza e Controlleria).

Tenuto conto che la Delibera ART 16/2018 dispone che il Piano debba essere adottato entro un anno dalla sottoscrizione dell'Atto di Proroga, l'indicatore è soddisfatto laddove Trenitalia predisporre e trasmette il Piano alla Regione entro il mese precedente alla scadenza dell'anno dalla sottoscrizione.

La penale applicata sarà di 30 € per ogni giorno lavorativo di ritardo rispetto al termine fissato per la trasmissione da parte di Trenitalia del Piano alla Regione.

MANCATO RISPETTO DEL CRONOPROGRAMMA DI CONSEGNA DEI NUOVI TRENI

Il Contratto, all'allegato 8 "Piano Investimenti", detta le scadenze per l'immissione in esercizio dei nuovi treni, secondo un apposito cronoprogramma.

In caso di mancato rispetto di dette scadenze, la penale applicata è pari allo 0,5% del valore di ciascun treno immesso in esercizio con ritardo, per ogni mese intero di ritardo. L'ammontare complessivo delle penali per ritardata consegna del materiale rotabile di nuova fornitura non potrà superare il 5% del valore della medesima. Laddove il ritardo nella consegna fosse conseguente a una ritardata autorizzazione in deroga STI da parte degli enti preposti, o a cause non attribuibili esclusivamente a Trenitalia, la penale non verrà applicata nel primo semestre di ritardo. Laddove il ritardo sia dovuto a cause di forza maggiore che impediscano oggettivamente la consegna del materiale rotabile nei tempi previsti, le penali non saranno applicate.

OBIETTIVO DI EFFICIENZA ED EFFICACIA OPERATIVA

Il non raggiungimento o il superamento degli obiettivi di efficienza ed efficacia è un rischio regolamentato dalla matrice dei rischi in relazione alla variazione in diminuzione o incremento dei ricavi da traffico, per cui non necessita l'individuazione di penali o premi dedicati.

PREMI

È individuato un premio nei casi di incremento della *Customer Satisfaction*.

PREMIO PER L'INCREMENTO DELLA SODDISFAZIONE DEI VIAGGIATORI

Si verifica la condizione per il riconoscimento del premio relativo alla soddisfazione dei viaggiatori, qualora si raggiungano gli obiettivi (valutazione 6-9) di cui alla tabella sotto:

Indicatori	Customer Satisfaction (CS) Obiettivo anno 2026 e anni successivi nel caso in cui il dato di consuntivo anno precedente < obiettivo anno precedente	Customer Satisfaction (CS) Obiettivo anni successivi nel caso i cui il dato di consuntivo anno precedente > obiettivo anno precedente
Viaggio nel complesso	97,2 %	Obiettivo anno precedente + 0,1 %
Pulizia	88,3 %	
Comfort	94,7 %	
Informazione a bordo	93,7 %	
Puntualità	82,4 %	
Permanenza a bordo	94,8 %	

Sono utilizzate le ricerche di mercato per la rilevazione della Customer Satisfaction, di cui all'Art. 19 comma 4 dell'Atto di proroga, che Trenitalia effettua ogni anno.

Le valutazioni vengono espresse con un voto su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione: ai fini della determinazione degli obiettivi e dei consuntivi, le valutazioni rilevate prese in considerazione saranno quelle pari o superiori al 6.

Tali indicatori e valori obiettivo potranno essere oggetto di revisione nel corso del periodo di proroga.

Valore del premio: € 23.000 + iva per il raggiungimento dell'obiettivo per ciascun indicatore. Le premialità maturate annualmente potranno essere compensate fino a concorrenza dell'importo eventualmente accantonato nel medesimo anno a credito della Regione nell'ambito del confronto PEF/CER.

ALLEGATO 8

PIANO INVESTIMENTI

Trenitalia si impegna a garantire il piano di investimenti richiamato all'art. 6 "Investimenti" finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, al revamping dello stesso, agli sviluppi informatici, alla tecnologia e alla manutenzione. Di seguito il cronoprogramma degli investimenti complessivi a carico di Trenitalia:

Investimenti (Mln)*	2026	2027	2028	2029	1° sem. 2030	Totale
Acquisto materiale rotabile netto contributi	0	56,33	0	0,62	0	56,96
Revamping e restyling	0,48	1,50	1,04	2,43	1,02	6,47
Impianti	3,48	9,45	9,40	1,81	1,93	26,07
Informatica - software	0,12	0,07	0,11	0,07	0,05	0,42
Tecnologie	7,96	5,81	4,80	3,49	0	22,06
Ciclica	4,98	7,30	5,53	0,84	2,31	20,95
Totale	17,02	80,45	20,88	9,25	5,32	132,93

*Eventuali discordanze tra importi totali e parziali, riportati nella tabella, sono da ricondurre all'approssimazione decimale dei valori.

Tabella 1: Cronoprogramma degli investimenti

Gli investimenti in acquisto di materiale rotabile ammontano a circa 57 mln di euro a carico di Trenitalia per l'acquisto di n. 5 treni Blues e n.2 locomotive di soccorso.

Agli investimenti del PEF si aggiungono gli investimenti in autofinanziamento della Regione che ammontano a 9,2 mln di euro per la manutenzione ciclica e ri-pellicolatura del materiale rotabile di proprietà della Regione stessa.

Di seguito il Cronoprogramma delle consegne:

Entrate in asset	2026	2027	2028	2029	1° sem. 2030	Totale
New loco soccorso	-	2	-	-	-	2
Blues	-	5	-	-	-	5

Tabella 2: Cronoprogramma consegne materiale rotabile

L'entrata in asset di cui al cronoprogramma è da intendersi entro il 31 dicembre delle singole annualità ivi indicate.

Gli investimenti in impianti ammontano a circa 26 mln di euro a carico di Trenitalia per il potenziamento degli impianti di Cagliari e Sassari.

Di seguito il Cronoprogramma delle attività:

Investimenti in Mln €	2026	2027	2028	2029	2030	Totale
Impianti e infrastrutture	3,33	9,27	9,04	1,75	0,03	23,42
Attrezzature	0,15	0,18	0,36	-	1,23	1,92
Digitalizzazione	-	-	-	0,05	0,68	0,73
Totale	3,48	9,45	9,4	1,8	1,94	26,07

Tabella 3: Cronoprogramma degli investimenti in impianti

Gli investimenti in tecnologie comprendono anche l'adeguamento con bordi ERTMS dei treni ATR 365 e ATR 465 di proprietà della Regione, per un importo complessivo pari a 4,2 mln €. Tali interventi sono a cura di Trenitalia, con spese a suo carico, che saranno comunque riconosciute dalla Regione a Trenitalia nell'ambito del confronto PEF/CER annuale. Infatti, con specifico riferimento a tali interventi di natura incrementativa, effettuati sul materiale rotabile di proprietà della regione, essi saranno capitalizzati da Trenitalia quale "miglioria su beni di terzi" e saranno ammortizzati in arco di vigenza dell'Atto di proroga.

ALLEGATO 9

SCHEMA CARATTERISTICHE MATERIALE ROTABILE IN USO E MANUTENZIONE

Trenitalia invierà alla Regione ogni anno, entro il 31 marzo, i dati relativi al materiale rotabile in uso, oggetto del Contratto di Servizio, con riferimento alle caratteristiche degli stessi (tabella 1), alla fonte di finanziamento utilizzata per l'acquisto (tabella 2), e alla manutenzione dei rotabili e degli impianti (tabelle 3a e 3b).

Nel corso dell'annualità, Trenitalia farà seguito con comunicazioni specifiche per l'eventuale aggiornamento in merito a immissione/dismissione e/o al trasferimento di rotabili.

Al termine di ogni annualità, nell'ambito del confronto PEF/CER, Trenitalia comunica le quote di ammortamento calcolate per le diverse tipologie di investimento.

Tabella 1 – Caratteristiche del materiale rotabile

<i>Tipologia</i>	Loco Diesel D445	CAF ATR 365	Minuetto Diesel	ATR 220 Swing	HTR Blues
<i>Quantità</i>					
<i>Anzianità media al 01/01/2025</i>					
<i>Numero posti a sedere</i>					
<i>Accessibilità PRM</i>					
<i>Postazione HK</i>					
<i>Toilette PRM</i>					
<i>Piano ribassato</i>					
<i>Sonorizzazioni</i>					
<i>Wifi</i>					
<i>Videosorveglianza</i>					
<i>Indicatori di fermata / video</i>					
<i>Trasporto bici</i>					
<i>Prese elettriche</i>					
<i>Prese elettriche ricarica bici</i>					
<i>Porta bagagli</i>					

<i>Tavolini</i>					
<i>Climatizzazione</i>					
<i>illuminazione LED</i>					
<i>Contapersona</i>					
<i>Alimentazione</i>					
<i>Peso assiale</i>					
<i>Velocità max</i>					
<i>Accelerazione m/s²</i>					
<i>Porte automatiche per lato</i>					
<i>Larghezza porte</i>					

Tabella 2 – Fonte di finanziamento utilizzata per l'acquisto

Tipologia rotabile	Numero rotabile	Fonte di finanziamento	Quota parte cofinanziata da regione
<i>Minuetto Diesel</i>			
<i>Swing</i>			
<i>Blues Bimodale</i>			

MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

Trenitalia provvede alla manutenzione del materiale rotabile oggetto del contratto, la cui stima è contenuta nel PEF. La manutenzione si distingue in:

a) **manutenzione programmata**, suddivisa in:

- **“manutenzione di 1° Livello”**, di tipo conservativo, volta a ridurre la probabilità di guasto o degradazione del funzionamento di un'entità o di un componente. Detta tipologia di manutenzione mira a preservare i degni degli standard prestazionali che l'utilizzo del materiale provoca.
- **“manutenzione di 2° Livello o manutenzione Ciclica”**, è effettuata in Officine (OMC) appositamente strutturate ed organizzate con personale specialistico. Detta tipologia di manutenzione è effettuata allo scopo di ripristinare le condizioni di qualità e affidabilità originari, preservando la vita utile dei mezzi. Essa ha impatti economici più significativi di quella di 1° Livello e può avere tempi di realizzazione lunghi.

La frequenza delle operazioni di manutenzione programmata dipende dalla percorrenza chilometrica effettuata dai mezzi e orientativamente il 1°livello comprende tutte le manutenzioni effettuate entro 1.000.000 – 1.250.000 km, arrivati ai quali i rotabili sono inviati al 2°Livello di manutenzione.

- b) “**manutenzione correttiva**”, effettuata a seguito della rilevazione di un’avaria, anche potenziale, volta a consentire che il bene possa proseguire di assolvere alla funzione sua propria.

Negli ultimi anni si è affiancata – in fase di sperimentazione - la manutenzione predittiva che valuta e preserva la vita utile di alcuni singoli componenti principali, consentendo di modificare le scadenze manutentive programmate in ragione dello stato del singolo assieme, con effetti positivi sulla regolarità di esercizio e sulla disponibilità dei rotabili con conseguente efficientamento dei costi.

Trenitalia fornisce entro la fine di marzo di ogni anno i dati consuntivati, relativi alle ore di manutenzione dei rotabili oggetto del CdS riguardanti il 1° livello, dell’anno precedente. Tali dati, senza sostanziali modifiche di asset e/o interventi impattanti/specifici, costituiscono riferimento per la stima delle ore di manutenzione programmata dell’anno corrente.

Tabella 3a – manutenzione rotabili

Tipologia	Loco Diesel D445	CAF ATR 365	Minuetto Diesel	ATR 220 Swing	HTR Blues
<i>Quantità</i>					
<i>Anzianità media al 01/01/2025</i>					
<i>ore Manut. progr. Anno precedente</i>					

Trenitalia fornisce entro lo stesso termine i dati consuntivi dell’anno precedente relativi alla manutenzione degli impianti secondo la tabella riportata di seguito. 119/147 La Manutenzione Ordinaria delle infrastrutture dell’IMC viene svolta sia internamente che tramite contratti di Global Service. Sono inoltre previsti, con cadenza semestrale/annuale o secondo i dettami di legge, verifiche e controlli degli impianti elettrici, della rete idrica, fognaria e delle emissioni in atmosfera. Trenitalia ha inoltre in essere contratti di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria (programmata e correttiva su segnalazione). Per eventuali ulteriori necessità vengono predisposti capitolati specifici assegnati mediante affidamento diretto o gara a seconda dei casi

Tabella 3b – manutenzione impianto

Impianto di	Tipologia	Descrizione Lavorazioni
<i>Impianto manutenzione di Cagliari</i>	Manutenzione Rotabili	
	Platea Lavaggio	
<i>Impianto manutenzione di Sassari</i>	Manutenzione Rotabili	
	Platea Lavaggio	

ALLEGATO 10

REGOLAMENTO DEL COMITATO TECNICO DI GESTIONE

Componenti del Comitato

Il Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di Servizio per il Trasporto Pubblico Ferroviario di Interesse Regionale e Locale tra la Regione Autonoma della Sardegna e Trenitalia S.p.a. è costituito da:

- a) due rappresentanti di Trenitalia, tra cui il Direttore Regionale;
- b) due rappresentanti della Regione, a cui spetta la nomina del Presidente.

Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione, nominato nell'ambito della prima seduta, che provvede alle convocazioni anche su richiesta di Trenitalia.

Ciascuna Parte deve formalmente comunicare all'altra Parte, prima della seduta del primo Comitato, le persone designate a rappresentarle. In caso di variazioni dei nominativi, queste dovranno essere previamente comunicate all'altra Parte.

Regole di composizione

Il Comitato si intende validamente costituito con l'intervento diretto di tutti i suoi componenti, ovvero delle persone eventualmente delegate a rappresentarli.

Ogni Parte può far partecipare alle sedute del Comitato, senza diritto di voto, propri collaboratori per la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno, informando preventivamente l'altra Parte. Il Comitato può avvalersi del supporto di esperti esterni per lo svolgimento delle funzioni di sua competenza.

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

Compiti del Comitato

I compiti del Comitato sono regolati nell'ambito del Contratto di Servizio.

Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti nell'ambito del Comitato, da esperire entro il termine di 60 giorni o nel maggior termine definito dalle Parti.

Il Comitato ha il compito di gestire il Contratto di Servizio, a titolo d'esempio nell'espletare le seguenti funzioni:

- assistere le Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali;
- esaminare ed approvare i Piani di cui agli articoli 6, 13, 19;
- monitorare i dati anche al fine di verificare il rispetto degli obiettivi di cui all'art. 19;
- prevenire e risolvere le controversie;
- definire le penali e le mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale,
- verificare l'equilibrio economico-finanziario del Contratto e, in caso di squilibrio, provvedere agli

adempimenti relativi al riequilibrio dello stesso;

- verificare lo stato di attuazione del programma di investimenti di cui all'articolo 6 rispetto al cronoprogramma definito nell'Allegato 8 "Piano investimenti".

Decisioni

Le decisioni del Comitato sono prese a maggioranza dei voti.

A ciascun rappresentante delle Parti è riconosciuto uguale potere di voto.

In mancanza di accordo tra i componenti del Comitato, la questione è devoluta all'esame delle Parti.

Ordine del giorno

Trenitalia di norma predispone una relazione di sintesi sugli argomenti all'ordine del giorno, che invia a RAS prima della data fissata per la seduta del Comitato, allo scopo di agevolare la trattazione degli stessi.

Verbale

Nella prima seduta del comitato verrà individuato il soggetto incaricato della redazione del verbale che, una volta condiviso, sarà sottoscritto dai componenti del comitato. Il verbale dovrà indicare:

- a) Data, luogo ed ora di inizio/ fine;
- b) Ordine del giorno;
- c) Nome, cognome, ruolo ed eventuale funzione dei partecipanti;
- d) Resoconto sintetico della discussione, osservazioni delle Parti e decisioni prese.

Il verbale deve essere sottoscritto in ogni sua parte, allegati inclusi, dai componenti del comitato presenti alla seduta.

Convocazione del Comitato

Le riunioni del Comitato si svolgono, di norma, con cadenza trimestrale.

La Regione provvede alla convocazione, anche su richiesta di Trenitalia. In quest'ultimo caso, la convocazione deve avvenire entro 15 giorni dalla richiesta.

Può inoltre essere convocato in qualsiasi momento, qualora se ne ravvisi la necessità, su proposta di una delle Parti.

La nota di convocazione con l'ordine del giorno deve pervenire via e-mail ai componenti del Comitato di norma almeno 10 giorni prima della data fissata.

Nei casi di particolare urgenza, concordati tra le Parti, tale intervallo può ridursi in misura congrua all'oggettiva necessità.

Le Parti nel corso di una seduta del Comitato possono definire nel verbale la data, l'ora, il luogo e l'ordine del giorno della seduta successiva; in tal caso, il verbale equivale a convocazione.

Nel caso in cui una Parte proponga la convocazione di una seduta del Comitato per più di due volte senza esito, decorsi 30 giorni dall'ultima richiesta, la Parte richiedente potrà comunque dare seguito e adottare direttamente gli atti conseguenti, senza conseguenze in capo alla Parte diligente.

ALLEGATO 11

SCHEMA CARTA DEI SERVIZI

Trenitalia predispone annualmente la carta dei servizi relativa ai servizi ferroviari di cui al presente Contratto di Servizio.

Di seguito lo schema della carta

Presentazione dell'Azienda I Principi Fondamentali

Sicurezza del viaggio

Sicurezza dei passeggeri

Uguali diritti

Continuità del servizio

Partecipazione

Efficienza ed efficacia

Qualità del servizio

Informazioni sintetiche sui servizi offerti

La Direzione Regionale Sardegna

L'offerta nella Regione - Novità

La flotta

Interruzioni programmate

Quello che bisogna sapere per viaggiare in treno

Scegliere il titolo di viaggio

Dove comprare biglietti e abbonamenti

TAP&TAP

App Trenitalia

Biglietto singolo regionale cartaceo

Nuovo biglietto digitale regionale (BDR)

Biglietto elettronico regionale (BER)

Programma di fedeltà X-GO

È obbligatorio avere il biglietto

Persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM)

La Disability Card

La Carta Blu

Bagagli a mano

Biciclette e dispositivi per la micromobilità elettrica

Animali a bordo

Dialogare con Trenitalia durante l'esperienza del viaggio

Digital Caring

Profili dedicati sui principali Social Network – Circolazione, offerte e servizi, normativa

App Trenitalia e Smart Caring – Circolazione

Sito web Viaggiatreno - Circolazione

Comunicazione col personale Trenitalia

Comunicare in lingua dei Segni Italiana (LIS)

Obiettivi

Aspetti relazionali con Trenitalia

Riconoscibilità e Presentabilità

Comunicare con Trenitalia

Tutela dei passeggeri

Ultimo collegamento della giornata, rimborsi, indennità, reclami, bonus ed assistenza durante il viaggio

Rimborsi di biglietti o abbonamenti non utilizzati

Diritto all'indennizzo per biglietto singolo (tariffa regionale e con applicazione sovraregionale)

Diritto all'indennizzo per titolari di abbonamento (tariffa regionale con applicazione tariffa sovraregionale)

Diritto all'indennizzo per persone con disabilità e PRM

Biglietto cumulativo – indennizzo da ritardo per combinazioni di viaggio miste Trenitalia

Come richiedere i rimborsi e l'indennizzo e la restituzione delle spese sostenute per raggiungere la destinazione finale autonomamente

Gli interventi di assistenza

Reclami

Diritto all'indennizzo in caso di ritardo della risposta

La Conciliazione paritetica

Reclami all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

Rendicontazione dei reclami

Copertura Assicurativa

I Diritti ed i Doveri del passeggero

Suggerimenti per un viaggio sicuro

Ricerche di mercato e Customer Satisfaction

Principali fattori della qualità del viaggio - risultati anno ...

Elenco delle Associazioni dei consumatori e delle persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM) fornito da Regione Sardegna

ALLEGATO 12

PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA DI ESERCIZIO ANNUALE ED IN CORSO DI ORARIO

Si riporta di seguito, in forma tabellare, la procedura per la formazione e l'eventuale adeguamento intermedio dell'orario annuale, che le Parti intendono adottare nell'ambito del presente Atto (Fonte PIR – RFI rev. 2024). Le date di scadenza sotto riportate sono subordinate alle scadenze pianificate annualmente dai PIR del GI e potrebbero subire variazioni nell'arco del periodo contrattuale.

Tab. 1 “Procedura per la formazione dell'orario annuale”

Step	Scadenza	Attività
1	9 mesi prima rispetto alla data di cambio orario di dicembre	Trenitalia e RAS concordano le tracce da richiedere al Gestore dell'Infrastruttura (GI) per l'orario del successivo mese di dicembre.
2	8 mesi prima rispetto alla data di cambio orario di dicembre (scadenza pubblicata nei Prospetti Informativi Rete-PIR)	Trenitalia presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con RAS al punto 1, e ne trasmette copia alla RAS stessa.
3	Mese di luglio Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI (scadenza pubblicata nei Prospetti Informativi Rete-PIR)	Trenitalia trasmette alla RAS il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. RAS e Trenitalia concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nel caso sia necessario presentare osservazioni al GI.
4	Entro 15 giorni dalla comunicazione di Trenitalia relativamente al progetto orario trasmesso dal GI (punto 3)	RAS invia a Trenitalia un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che Trenitalia invierà al GI entro la prima settimana di agosto (scadenza pubblicata nei Prospetti Informativi Rete-PIR).
5	Mese di novembre Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte dei GI (scadenza pubblicata nei Prospetti Informativi Rete-PIR)	Trenitalia trasmette alla RAS il progetto orario definitivo realizzato dal GI.

Tab. 2 “Procedura per l'eventuale aggiornamento di giugno dell'orario attivato nel precedente mese di dicembre, sia nel caso di modifiche richieste dalla RAS sia nel caso di variazioni chieste dal Gestore dell'Infrastruttura”

Step	Scadenza	Attività
1	5 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità	Trenitalia e RAS concordano le tracce da richiedere al Gestore dell'Infrastruttura (GI) per l'adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità.
2	4 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità (scadenza pubblicata nei Prospetti Informativi Rete-PIR)	Trenitalia presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con RAS al punto 1, e ne trasmette copia alla RAS stessa.
3	Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI (scadenza pubblicata nei Prospetti Informativi Rete-PIR)	Trenitalia trasmette a RAS il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. RAS e Trenitalia concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nel caso sia necessario presentare osservazioni al GI.
4	Entro 15 giorni dalla comunicazione di Trenitalia relativamente al progetto orario trasmesso dal GI (punto 3)	RAS invia a Trenitalia un parere vincolante per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che Trenitalia invierà al GI entro i termini pubblicati nei Prospetti Informativi Rete-PIR.

ALLEGATO 13

Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse

Misura 7 della Delibera ART 16/2018

Obiettivi ed impegni

Il presente Piano d'intervento viene adottato ai sensi della Misura 7 della Delibera ART n. 16/2018 e, per il periodo 2026-2030, intende definire le azioni da attivare e i servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un "adeguato servizio sostitutivo", in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse.

Pertanto, tale Piano definisce le linee guida per la gestione operativa dei servizi sostitutivi in casi emergenziali, sia dovuti a criticità relative al materiale rotabile che all'indisponibilità non prevedibile dell'infrastruttura ferroviaria.

Non sono oggetto del presente Piano i servizi bus programmati in orario e/o programmati in caso di interruzioni sia previste che non prevedibili, che comportino variazione in corso d'orario (VCO), la cui riprogrammazione viene condivisa con l'Ente Affidante, tenendo conto della domanda di trasporto attesa, della fattibilità tecnica e della sostenibilità economica

In particolare, il Piano definisce:

- le casistiche di disservizio;
- le procedure adottate;
- le modalità operative - Gestione del servizio sostitutivo;
- le modalità di accesso al servizio sostitutivo;
- le modalità di gestione della relativa informativa e delle comunicazioni ai passeggeri e all'Ente Affidante (EA);
- le condizioni di assistenza e diritti dei passeggeri;
- monitoraggio.

Casistiche di disservizio

Con riferimento all'art. 15 del Contratto di Servizio, si dettagliano le due casistiche di disservizio:

- soppressione totale o parziale delle corse derivante da una problematica tecnica del rotabile o da una causa esterna non prevedibile, che comporti la mancata partenza (soppressione totale) o la limitazione della percorrenza del treno (soppressione parziale);

- interruzione temporanea della linea: dovuta ad un qualunque evento non prevedibile, che comporti variazioni o cancellazioni temporanee dell'offerta ferroviaria, senza l'attivazione di variazione in corso d'orario (VCO) e riprogrammazioni.

Tenuto conto delle suddette casistiche si determinano due modalità di sostituzione in gestione operativa dalle Sale operative regionali in raccordo con la Sala operativa centrale regionale:

- la sostituzione del treno soppresso, anche parzialmente, viene garantita con treno successivo e/o autoservizio sostitutivo, laddove non sostituito da treno successivo, nei termini di cui meglio si dirà nel prosieguo (§ Modalità operative - Programmazione del servizio sostitutivo) e comunque in coerenza con il programma di esercizio.
- la sostituzione in caso di interruzione temporanea della linea ferroviaria viene garantita da Trenitalia attraverso la rimodulazione dell'offerta, in gestione operativa, anche con l'attivazione di servizi bus e/o altri servizi su gomma.

Procedure adottate

Trenitalia ha assunto la decisione strategica di implementare e mantenere attivo un Sistema Integrato di Gestione Sicurezze e Qualità (SIGSQ, laddove con il termine "Sicurezze" si intende sicurezza di esercizio, salute e sicurezza sul lavoro e sicurezza ambientale). Il **SIGSQ**, conformemente sia alle norme cogenti di Sicurezza di Esercizio, che ai requisiti degli standard UNI EN ISO 9001, 14001, UNI ISO 45001, è stato implementato da Trenitalia allo scopo di tendere a valori nulli di incidentalità, migliorare continuamente le proprie prestazioni nei confronti dei clienti e di tutti gli stakeholder, valorizzare e tutelare l'ambiente e la salute e sicurezza dei lavoratori, mettendo a disposizione tutte le risorse necessarie (informazioni, risorse umane, industriali e finanziarie).

Con riferimento ai servizi sostitutivi, Trenitalia ha previsto delle procedure di interfaccia e controllo degli autoservizi in ambito regionale, relativi all'informazione alla clientela a bordo treno e al sistema di soccorso in caso di treno fermo in linea.

Trenitalia affida gli autoservizi sostitutivi emergenziali a Busitalia Rail Service, la quale svolge detti servizi direttamente o avvalendosi di altri operatori qualificati del settore. Trenitalia, inoltre, in caso di indisponibilità di autobus comunicata da Busitalia Rail Service, può avvalersi di servizi diretti da gestori autorizzati presso le località interessate.

Nel caso di ricorso a taxi o NCC, si acquistano servizi diretti dai gestori autorizzati presso le località interessate.

Modalità operative - Gestione del servizio sostitutivo

Il Contratto di Servizio, all'Allegato 1 "Programma di Esercizio", individua, in funzione del distanziamento temporale rispetto alla corsa successiva, i treni che possono essere sostituiti, in via emergenziale, con il treno

successivo, ovvero indica, in caso di impossibilità di adeguata sostituzione con treno successivo, il ricorso ad un servizio sostitutivo su gomma, così come una modalità di gestione mista.

Tale allegato è stato predisposto considerando la corsa immediatamente successiva a quella soppressa come la modalità con la quale offrire un adeguato servizio sostitutivo, se è programmata entro 60 minuti dalla corsa soppressa, in ragione del cadenzamento orario e della disponibilità del materiale rotabile, ed effettua le stesse fermate. Tale tempistica si riferisce al tempo massimo di arrivo nella prima stazione successiva interessata dalla soppressione della corsa.

Nel caso in cui il treno soppresso non possa essere sostituito con il successivo treno nei termini di cui sopra, Trenitalia attiva il servizio sostitutivo, tenendo conto di tutti gli elementi utili a minimizzare il disservizio, quali:

- numero di mezzi proporzionato al numero di passeggeri del treno soppresso;
- condizioni di accessibilità e comfort quanto più possibile equivalenti al servizio soppresso al fine di garantire il raggiungimento della destinazione anche alle persone con disabilità e persone a ridotta mobilità (PRM), nonché garantire equivalenti servizi di assistenza;
- copertura di tutte le fermate previste dal treno soppresso;
- organizzazione, laddove possibile, del servizio sostitutivo differenziato, in ragione della lunghezza del percorso del treno soppresso, con corse sostitutive di tipo diretto per le relazioni più lunghe in modo da contenere l'aumento del tempo di percorrenza rispetto al treno soppresso.

Con riferimento al tempo di attesa del servizio sostitutivo, si condivide con l'EA l'obiettivo di perseguire progressivamente il pieno allineamento con quanto disposto dalla Delibera ART 16/2018 che le condizioni del contesto di riferimento attuale non rendono fattibile.

In particolare, occorre tener conto che:

- nei casi di problema tecnico del materiale rotabile, in base alla procedura in uso, il macchinista può accertare l'effettiva impossibilità del treno a proseguire in non meno di 15 minuti. Una volta confermati il fermo e la necessità di sostituzione, RFI adotta i provvedimenti di circolazione per limitare gli effetti dell'anormalità e definisce le modalità del pronto intervento. Trenitalia, di concerto, attiva la procedura di individuazione del servizio sostitutivo in base a quanto previsto dalle procedure in uso: individuata la disponibilità, il Fornitore si attiva con l'invio dei mezzi sul luogo richiesto da cui far partire il servizio di autosostituzione, che potrebbe essere anche molto distante dal luogo dove stazionano i mezzi da utilizzare per la sostituzione;
- nei casi di interruzione della linea, con particolare riferimento al periodo immediatamente successivo al verificarsi dell'interruzione, in base alle procedure in uso, il coordinamento delle attività di ripristino della circolazione è in capo a RFI, responsabile della programmazione di tali attività. A seguito di quanto definito da RFI, Trenitalia avvia le attività di assistenza e richiesta dei servizi sostitutivi per mezzo delle Sale Operative e Customer Room Territoriali come previsto dalle procedure in uso. In caso di eventi rilevanti è prevista, da parte della Sala Operativa Trenitalia, la supervisione dell'attivazione dei servizi sostitutivi ed eventuale integrazione di tutte le attività messe in campo.

Inoltre, è opportuno considerare che sono numerosi i fattori che intervengono per rendere dilatato e – in molti casi indeterminabile a priori - il tempo di intervento, come:

- l'eventuale numerosità dei passeggeri, in particolari orari e/o periodi dell'anno, che è direttamente più che proporzionale alla difficoltà di operare un intervento tempestivo;
- la scarsa capillarità dei depositi autobus delle imprese di trasporto su gomma operanti nel territorio, che rendono pertanto lunghi i percorsi di invio;
- le condizioni di traffico che, per i collegamenti con alcuni centri urbani, quali ad esempio Olbia e Cagliari, ed in determinate fasce orarie, rendono imprevedibili i tempi di arrivo sul luogo dei servizi sostitutivi;
- i percorsi stradali che, in determinati bacini di traffico ferroviario, quali ad esempio Macomer e Chilivani, rendono più lungo il viaggio stradale rispetto a quello ferroviario (del treno successivo, ancorché non previsto dal programma di esercizio entro i 30 minuti);
- la stagionalità, il giorno feriale o festivo in cui avviene la sostituzione;
- l'orario della richiesta di intervento, che laddove coincida con la fascia di maggior utilizzo dei bus da parte dello stesso Fornitore per propri servizi o orari notturni, non consente un intervento tempestivo.

Alla luce di quanto sopra è stato, pertanto, condiviso con l'EA che il tempo di intervento per il triennio sia posto pari a 60 minuti per tutte le FR.

Modalità di accesso al servizio sostitutivo

I passeggeri, dopo essere stati informati circa la modalità di sostituzione del servizio, vengono indirizzati al punto di fermata del servizio sostitutivo su gomma dal personale di Trenitalia (biglietterie, Customer Care Regionale, capotreno, ecc.), dagli annunci in stazione da specifiche informazioni statiche in stazione, riportanti il punto di fermata dell'autobus; detti punti sono altresì pubblicati sul sito web di Trenitalia.

Il punto di fermata, identificato da un'apposita palina, viene individuato, laddove possibile per le condizioni stradali e di sicurezza del viaggiatore, nei pressi della stazione/fermata ferroviaria; in caso di assenza del livello minimo di sicurezza stradale o di inaccessibilità connessa alla viabilità, in assoluto o in relazione alla dimensione degli automezzi sostitutivi, il punto di fermata del servizio sostitutivo è individuato nella più prossima area utile. Nelle stazioni di: Cala Sabina e Rudalza il servizio sostitutivo non può essere erogato per la mancanza del livello minimo di sicurezza stradale. L'impossibilità del servizio sostitutivo, condivisa con la Regione, è adeguatamente comunicata in stazione. La Regione si farà promotrice con l'amministrazione competente affinché siano realizzate le necessarie condizioni di sicurezza e segnaletica nei punti di fermata sopra citati al fine di superare l'esclusione descritta ovvero migliorare il posizionamento dei punti di fermata attualmente distanti dal fabbricato viaggiatori.

Il bus che espleta il servizio sostitutivo è identificabile da un'apposita segnaletica riportante “*Servizio sostitutivo Trenitalia*”. L'accesso al servizio sostitutivo è garantito, con lo stesso titolo di viaggio del servizio sostituito.

Per le persone con disabilità e/o a ridotta mobilità (PRM), Trenitalia, tenuto conto delle specifiche esigenze della persona, può garantire la prosecuzione del viaggio e l'arrivo destinazione anche con un servizio dedicato con Taxi/NCC.

In caso di ultimo collegamento della giornata, qualora non fosse possibile assicurare il trasporto a destino con servizio sostitutivo di qualsiasi tipologia, viene garantito il pernottamento a carico di Trenitalia.

Modalità di gestione della relativa informativa e delle comunicazioni agli utenti e alla Regione

Trenitalia in caso di anomalie della circolazione avvisa la clientela fornendo informazioni puntuali, esaustive ed aggiornate, sino al compiuto ripristino della regolarità del servizio.

In particolare, la clientela viene informata in stazione, a bordo treno, attraverso la pubblicazione di informazioni sul sito e l'invio di informazioni ai device:

A bordo treno

L'informazione viene fornita dal personale di bordo, sia con il ricorso al sistema di sonorizzazione a bordo treno OBoE e interfono laddove presente, sia personalmente, attraversando il convoglio, avendo cura per le persone con disabilità uditive.

Il personale di bordo assicura, non appena ne sia reso edotto, l'informazione circa la causa della soppressione, l'indicazione delle modalità di sostituzione e delle motivazioni che hanno portato alla soppressione stessa; la prima informazione, anche se non completa, viene fornita appena il treno è fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti e successivamente si provvede all'aggiornamento ogni 15 minuti.

In stazione

L'informazione viene fornita dal Gestore dell'Infrastruttura attraverso annunci sonori e visivi e, laddove presenti, dagli operatori di biglietteria e di Customer Care Regionale.

Pubblicazione di informazioni sul sito:

Trenitalia pubblica le informazioni sui canali aziendali di Trenitalia quali: sito internet, App, Call center e risponde alle richieste Social.

Con particolare riferimento ai canali digitali, il sito web di Trenitalia è stato implementato con la nuova sezione 'Notizie Infomobilità', da cui si accede [alla pagina Infomobilità - Viaggiatreno](#), ove è possibile verificare in tempo reale lo stato del traffico ferroviario nazionale, l'andamento del proprio treno, possibili interruzioni di linea, cancellazioni nonché l'istituzione di eventuali servizi emergenziali con bus e/o la riprogrammazione dei servizi (programma di esercizio straordinario). Le informazioni vengono aggiornate almeno ogni 15 minuti, in base all'evoluzione della situazione, e corredate dalle relative motivazioni, nonché da informazioni circa le modalità di richiesta di eventuali rimborsi e/o indennizzi.

Invio di informazioni:

- il sistema di informazione “smart caring”, disponibile tramite App Trenitalia: la clientela può attivare l'invio gratuito delle notifiche per i treni di interesse, che consente di essere informati sulle condizioni di viaggio su tutta la linea, permettendo di sapere se la circolazione dei treni è interrotta o perturbata, nonché le ragioni del disagio;
- il sistema di informazione “smart caring evoluto” per tutti i clienti che hanno acquistato un biglietto digitale regionale e lasciato un contatto telefonico o e-mail in fase di acquisto del biglietto: in caso di cancellazioni o ritardi i clienti ricevono informazioni personalizzate per il proseguimento del viaggio e a rimborsi e indennizzi. Particolare attenzione è rivolta a passeggeri con disabilità che hanno contattato la Sala Blu, che ricevono informazioni personalizzate rispetto alle modalità di prosecuzione del viaggio;

La Regione viene informata secondo le modalità definite nel contratto di servizio.

Condizioni di assistenza e diritti dei passeggeri

In caso di anomalie della circolazione, la prima assistenza a bordo dei treni viene fornita dal personale di bordo, mentre nelle stazioni e fermate presenziate è effettuata dal personale di vendita e/o assistenza.

Trenitalia, inoltre, mette in campo le seguenti attività di assistenza, tramite:

- sito e App, fornendo informazioni in tempo reale sulla circolazione e in merito ad eventuali rimborsi e indennizzi spettanti;
- call center e canali social, fornendo assistenza in tempo reale, raccogliendo le segnalazioni e le richieste dei passeggeri, e risolvendo le problematiche segnalate;
- Personale a bordo e in stazione:
 - qualora il treno maturi un ritardo pari o superiore a 60 minuti, laddove possibile, mettendo a disposizione dei passeggeri generi di conforto;
 - eventuale pernottamento se l'arrivo nella destinazione finale non può essere assicurato con altri treni e/o servizi sostitutivi;
 - attraverso il presidio di Customer Care Regionale nelle stazioni previste;
- la Customer Room Regionale, una struttura operativa per il presidio delle attività di informazione e customer care svolte nei singoli territori regionali che, operando a stretto contatto con le relative Sale Operative Regionali, coordina le attività dei presidi di personale sul territorio e dell'informazione al pubblico sui canali aziendali, con particolare riferimento all'infomobilità.

I diritti dei passeggeri degli autoservizi oggetto del presente Piano sono disciplinati dal Regolamento (UE) n. 782/2021. Pertanto, nei casi sopra descritti (par. “Casistiche di disservizio”) e con ritardi pari o superiori a 60 minuti, il passeggero può scegliere tra:

- rinunciare al viaggio e ottenere il rimborso del biglietto, oltre ad avere la possibilità di ritornare al punto di partenza non appena possibile;
- proseguire il viaggio o, sulla base delle soluzioni proposte da Trenitalia, seguire un itinerario alternativo verso la destinazione finale, appena possibile, anche con servizi sostitutivi.

Qualora tali soluzioni non siano comunicate da Trenitalia al passeggero entro 100 minuti dall'ora di partenza prevista del servizio oggetto del ritardo o della cancellazione o della coincidenza persa, il passeggero ha diritto alla restituzione delle spese sostenute per raggiungere autonomamente la destinazione finale con altri fornitori di servizi di trasporto pubblico per ferrovia, con pullman o autobus, purché le spese sostenute siano documentate, necessarie, adeguate e ragionevoli. Qualora sia stato già corrisposto il rimborso del biglietto, Trenitalia valuta la restituzione delle spese sostenute per la parte eccedente l'importo rimborsato.

Laddove il passeggero decida di proseguire il viaggio, viene riconosciuto un indennizzo da ritardo pari a:

- 25% del prezzo del biglietto, in caso di ritardo compreso tra 60 e 119 minuti;
- 50% del prezzo del biglietto, in caso di ritardo pari o superiore a 120 minuti.

L'indennizzo viene erogato per valori non inferiori a 4 euro.

Dal 1° gennaio 2025, per i biglietti digitali regionali l'indennizzo da ritardo è riconosciuto in via automatica, senza necessità da parte del passeggero di avanzare la richiesta. Laddove l'indennizzo sia dovuto, viene corrisposto in via automatica sullo stesso strumento di pagamento utilizzato per l'acquisto del biglietto. Sono interessati dalla funzione di indennizzo automatico i biglietti digitali regionali con l'intera soluzione di viaggio eseguita da Trenitalia.

Trenitalia, inoltre, riconosce alle persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM) un indennizzo nella misura del 50% del biglietto singolo, in aggiunta al rimborso integrale del biglietto, nel caso in cui una corsa indicata sull'orario pubblicato come fruibile venga resa con treno non idoneo o sostituita con autoservizio sostitutivo o integrativo non accessibile o non idoneo.

Monitoraggio

Gli impegni presi nel Piano saranno monitorati periodicamente nell'ambito di un apposito incontro del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto.

ALLEGATO 14

PIANO DI INTERVENTO VENDITA ED INFORMAZIONI

Misura 11 della Delibera ART 16/2018

Obiettivi ed impegni

Il Piano di Intervento Vendita e Informazioni intende definire le linee di sviluppo per la progressiva estensione della rete di vendita ed informazione che tengano conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta.

L'obiettivo è nel suo complesso il progressivo miglioramento dell'esperienza di viaggio, riguardandone ogni aspetto, dalla prima raccolta delle informazioni, al viaggio e quindi all'eventuale secondo contatto per quanto attiene all'acquisto del viaggio e all'informazione, attraverso il continuo aggiornamento, sviluppo ed evoluzione tecnologica dei sistemi in uso.

Nello specifico si individuano cinque obiettivi:

1. LA CAPILLARITÀ DELLA RETE DI VENDITA

L'obiettivo di incremento dell'accessibilità commerciale che il Piano si pone di realizzare è perseguito puntando a contemperare l'efficientamento del processo di vendita previsto nel Piano Economico-finanziario allegato al presente Atto.

Ad oggi Trenitalia gestisce in maniera diretta i canali di vendita Biglietterie, Self Service, TAP&TAP e indirettamente, attraverso i circuiti Tabaccai PuntoLis e Mooney, oltre 40 mila Punti Vendita Terzi.

Il cliente ha altresì la possibilità di acquistare i servizi regionali tramite App e sito Trenitalia, Agenzie di Viaggio, Online Travel Agency (OLTA).

2. VENDITA DEI SERVIZI INTEGRATI ED INTERMODALI

Lo sviluppo di servizi intermodali, unitamente alla qualità e quantità delle tratte mono modali che compongono il viaggio intermodale sono le leve principali per competere con la modalità di trasporto privata e per incrementare la quota modale del trasporto collettivo. La modalità privata in Italia è risulta ancora la soluzione preferita, circa il 90% degli spostamenti motorizzati è effettuato con mezzi privati, soprattutto perché garantisce viaggi *door to door*. Solo l'intermodalità può avvicinare la modalità di trasporto collettiva al *door to door*. I punti chiave dell'intermodalità sono: la progettazione e gestione di servizi integrati; la qualità dei nodi di interscambio e l'affidabilità dei tempi di interscambio; l'accessibilità ai servizi integrati in termini di informazione e acquisto dei titoli di viaggio integrati (in breve MaaS, Mobility as a Service).

Nella consapevolezza della rilevanza, per la mobilità collettiva, dell'intermodalità e della crescente digitalizzazione, Trenitalia, con questo Piano, punta a proseguire ed accelerare il percorso di sviluppo dei propri sistemi di vendita e di informazione per abilitare progetti di intermodalità.

3. UN'INFORMAZIONE COSTANTEMENTE AGGIORNATA E FACILMENTE FRUIBILE

La politica di informazione versatile e polivalente è un aspetto fondamentale del presente Piano, che ha l'obiettivo di assicurare un'informazione utile ai viaggiatori per conoscere, programmare e scegliere il proprio viaggio, secondo i diversi parametri di gradimento.

Inoltre, Trenitalia - nell'ottica di poter dare al cliente finale informazioni puntuali sullo stato della circolazione dei treni e della linea - fornisce tramite l'App Trenitalia il servizio di Smart Caring con cui i viaggiatori sono costantemente aggiornati sulle anomalie che superano i quindici minuti di ritardo del treno scelto e la rispettiva linea.

4. UN SERVIZIO DI POST- VENDITA SEMPRE PIÙ VICINO ALLA CLIENTELA

È interesse di Trenitalia prendersi cura dei propri passeggeri. I diritti dei passeggeri sono disciplinati dal Regolamento EU 2021/782, dalle misure regolatorie emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti e dalle Condizioni di Trasporto di Trenitalia.

Trenitalia gestisce sia il c.d. primo livello in termini di reclami, richieste di rimborso o di indennizzo per ritardo del treno, sia il c.d. secondo livello, attraverso lo strumento della Conciliazione Paritetica.

Questo doppio livello di contatto da un lato assicura ai passeggeri-consumatori la piena disponibilità degli strumenti e vari canali di contatto sia di tipo tradizionale, che on line; dall'altro lato permette a Trenitalia di recuperare e rinforzare la fiducia dei passeggeri e consolidare una scelta consapevole e informata.

Relativamente al primo livello, le tempistiche di riscontro sono fissate dalle norme; relativamente al secondo livello la procedura di conciliazione è stabilita, nel rispetto del Codice del Consumo, da un Protocollo d'Intesa specifico per il servizio regionale, sottoscritto da Trenitalia e dalle Associazioni dei Consumatori accreditate presso il MIMIT.

5. LA VALORIZZAZIONE DEL SERVIZIO, ATTRAVERSO IL NUOVO BRAND REGIONALE

Nel 2024 è nato Regionale, il nuovo brand di Trenitalia che punta a rendere il trasporto ferroviario locale più moderno e vicino al cliente, con un focus su sostenibilità, accessibilità e innovazione. Questo approccio è visibile nella nuova livrea dei treni, caratterizzata da un colore verde predominante e linee morbide e pulite che riflettono un design semplice e orientato alla sostenibilità e modernità, ma anche da un servizio migliorato, con treni più confortevoli, accessibili e tecnologicamente avanzati.

Il Regionale non rappresenta solo un cambiamento estetico, ma segna l'evoluzione verso un sistema di trasporto sempre più intermodale e sostenibile, rafforzando la connessione tra il treno e altri mezzi di trasporto. Un passo decisivo verso una mobilità a basso impatto ambientale, che conferma l'impegno a rendere il trasporto ferroviario regionale una scelta ancora più efficiente ed ecologica.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Ricognizione del sistema di vendita relativo al perimetro contrattuale

Al 1° gennaio 2026, nella Regione Sardegna la rete di vendita fisica è costituita da:

- n. 5 biglietterie di stazione, di cui n. 1 aperta a fine mese per consentire l'acquisto di abbonamenti;
- n. 45 biglietterie *self-service* (BSS) (n. 33 di tipo *full* "banconote+monete+Pos", n. 11 di tipo *money* "Pos+Moneta", n. 1 solo Pos);
- n. 1.100 punti vendita terzi, incluse le agenzie di viaggio;
- TAP&TAP sulle linee Cagliari – Elmas Aeroporto.

A questa rete di vendita fisica si affianca una rete di vendita digitale:

- sito internet;

- App Trenitalia;
- Online Travel Agency (OLTA).

Rispetto al 2018, anno di emissione della Delibera ART 16/2018, il peso dei diversi canali di vendita si è profondamente modificato, con una riduzione progressiva e costante del peso della rete di vendita fisica e la crescita rilevante del canale digitale.

Premesso quindi il costante e crescente ricorso alla vendita digitalizzata, tenendo conto dei parametri definiti da ART con la richiamata Delibera 16/2018, a fronte di n. 42 stazioni e fermate che espletano servizio viaggiatori nel territorio regionale, n. 22 impianti risultano essere dotati di adeguata rete di vendita a terra, che rappresentano, in termini di frequentazione (rapporto tra numero passeggeri serviti in stazione e numero dei passeggeri serviti in Regione) il 93,2% dei passeggeri.

Ricognizione del livello delle informazioni

La Delibera ART 16/2018 individua le condizioni minime di informazione, distinguendole tra prima del viaggio e durante il viaggio e tra statiche e dinamiche, che devono essere garantite con un diverso livello di dettaglio per canale di comunicazione e tipologia.

Informazioni pre-viaggio

Le informazioni fornite da Trenitalia attraverso i canali delle biglietterie in stazione, self-service, contact center, sito internet, App Trenitalia, Agenzie di Viaggio e altri operatori abilitati sono rispondenti a quanto disposto dalla richiamata Delibera.

Con gli sviluppi tecnologici che hanno interessato la rete di vendita dei punti vendita terzi, entrati in esercizio lo scorso 19 ottobre 2024, anche questo canale di vendita è ora rispondente a quanto disposto dalla richiamata Delibera.

Informazioni durante il viaggio - statiche

Le informazioni statiche fornite da Trenitalia sono rispondenti a quanto disposto dalla richiamata Delibera.

Con riferimento all'informazione relativa a "indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza nei confronti dell'IF" e "procedure per presentazione di reclami all'Autorità di Regolazione dei Trasporti", Trenitalia ha redatto un avviso in lingua italiana/inglese, diffuso a bordo treno.

Inoltre in tutte le risposte ai reclami della clientela è riportata l'indicazione sulle modalità in cui è possibile presentare segnalazioni all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Informazioni durante il viaggio - dinamiche

Le informazioni dinamiche fornite da Trenitalia sono rispondenti a quanto disposto dalla richiamata Delibera.

In occasione di avvenimenti che determinino anomalie alla circolazione, alla clientela sono fornite tempestivamente informazioni puntuali, esaustive ed aggiornate, sino al compiuto ripristino della regolarità del servizio.

In particolare, a bordo treno, l'informazione viene fornita dal personale di bordo, sia con il ricorso al sistema di sonorizzazione OBoE che con i monitor di bordo, sia personalmente, attraversando le carrozze, avendo particolare cura per le persone con disabilità.

Il personale di bordo assicura, non appena ne sia reso edotto, l'informazione circa la causa della soppressione, l'indicazione delle modalità di sostituzione e delle motivazioni che hanno portato alla soppressione stessa; la prima informazione, anche se non completa, viene fornita appena il treno è fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti e successivamente si provvede all'aggiornamento ogni 15 minuti.

Trenitalia sta inoltre progressivamente ampliando la rete di informazioni digitali, tramite la pagina Infomobilità presente sulla *homepage* del sito t.com, l'App di Trenitalia e il sito Viaggiatreno nonché attraverso i sistemi di caring digitale.

INTERVENTI – OBIETTIVO “CAPILLARITÀ DELLA RETE DI VENDITA”

AZIONE – evoluzione delle biglietterie

Nell'ottica di rendere le biglietterie sempre di più un punto di assistenza alla clientela, sono diverse le operazioni che il personale di vendita può compiere: vendita di prodotti ancillari all'esperienza di viaggio, possibilità di operare in post-vendita, gestione dei clienti fidelizzati.

Trenitalia ha già formato il personale di vendita ad operare in situazioni di anormalità di esercizio anche con interventi di assistenza materiale, in modo da garantire il rispetto dei diritti dei viaggiatori in ottemperanza al Regolamento Europeo n. 782/2021.

Tra le azioni messe in campo per rendere la biglietteria un vero e proprio centro servizi e di facilitare l'esperienza di viaggio dei clienti, dal 19 ottobre 2024 è possibile acquistare il Biglietto Digitale Regionale anche presso le biglietterie.

AZIONE - Ottimizzazione della rete di vendita Self service:

La rete delle SS è di fondamentale supporto non solo per l'acquisto dei titoli di viaggio, ma anche per l'informazione: le biglietterie self-service costituiscono infatti il presidio attraverso il quale vengono fornite, nelle stazioni impresenziate, le informazioni ai passeggeri secondo i diritti minimi riconosciuti dal Reg UE 2021/782, nonché in seguito alla delibera ART 106/2018; in questi termini le self-service sono in grado di fornire informazioni in ben 6 lingue (inglese, francese, spagnolo, tedesco, arabo e cinese).

Tra le azioni è sempre attiva quella di possibili interventi di riallocazione delle biglietterie Self-service, al fine di potenziare la copertura di adeguata dotazione di canali di vendita (che prende a riferimento le sole SS full). Da un punto di vista tecnologico, si persegue l'allineamento tra le possibilità di acquisto alle self-service rispetto alle biglietterie; in tale direzione va l'attivazione della possibilità di acquistare il biglietto singolo digitale regionale BDR (non materializzato su carta) anche alle Self service.

Inoltre, è in valutazione la possibilità di rinnovare il parco delle emettitrici self-service, per incrementare il livello di accessibilità e fruizione da parte delle persone con disabilità, nonché fornire alla clientela ulteriori funzionalità in termini di informazione ed assistenza. A tale scopo Trenitalia potrà proporre un piano di sostituzione/integrazione dell'attuale parco self-service, di cui si dovrà individuare l'apposito finanziamento.

AZIONE – Ampliamento delle attività della rete di vendita indiretta (Punti Vendita Terzi)

In ottica di raggiungere la piena aderenza alla Delibera ART 16/2018, con riferimento ai Punti Vendita Terzi, è stato effettuato un *upgrade* del sistema di vendita dei PVT, che ha comportato l'ampliamento delle funzionalità

disponibili. In particolare, dal mese di novembre 2024, è possibile l'acquisto dei treni contingentati presso i PVT, migliorando la customer experience per i passeggeri. L'upgrade del sistema di vendita dei PVT potrà nel medio termine portare ad un ulteriore ampliamento dei servizi di vendita fruibili dai passeggeri.

AZIONE – canale di vendita APP TRENITALIA

Trenitalia ha da tempo attivato l'App Trenitalia attraverso cui è possibile acquistare titoli di viaggio e acquisire informazioni sia per la pianificazione del viaggio che per aggiornamenti in tempo reale.

Nell'ottica di migliorare la pianificazione del viaggio, Trenitalia ha attivato la nuova funzione “Door 2 Door”, attraverso cui i clienti autenticati hanno la possibilità di pianificare il viaggio dall'indirizzo di partenza a quello di arrivo includendo, ad esempio, un viaggio in treno, un percorso in bus e un parcheggio, impostando un indirizzo di origine e destino che va oltre le stazioni ferroviarie. Il servizio è disponibile al momento solo per alcune destinazioni. Trenitalia, ha avviato ulteriori sviluppi che consentiranno di acquistare il biglietto con il TAP&TAP virtuale, tramite l'App; tale tipologia di titolo consentirà di tracciare il viaggio e calcolare la relativa tariffa basandosi sulla geolocalizzazione del device del cliente.

AZIONE – canale di vendita TAP&TAP

Trenitalia ha sviluppato un nuovo sistema di vendita diretta, denominato TAP&TAP, che consente al passeggero di effettuare l'acquisto del titolo di viaggio con modalità contactless utilizzando la propria carta di pagamento (carte di credito, carte di debito, carte prepagate ricaricabili), sia fisica che virtualizzata, con un TAP nella stazione di partenza e un TAP nella stazione di arrivo, effettuato alle validatrici e alle self-service. A seguito dell'esito positivo della sperimentazione, condotta nel corso del 2022 sulla direttrice Venezia – Verona, il nuovo canale di vendita è stato progressivamente esteso ad altre realtà regionali di Trenitalia: inizialmente ai servizi aeroportuali e successivamente su alcune linee in Veneto, Piemonte, Sardegna, Sicilia e Toscana. Si prevede di poter completare l'attivazione del servizio su tutte le linee delle regioni in cui è già stato avviato e di attivarlo in Campania, Lazio e Liguria e quindi poi progressivamente su tutto il territorio nazionale.

Al momento è possibile acquistare il biglietto singolo tariffa ordinaria adulti per viaggi in seconda classe ed il sistema in automatico applica la tariffa più favorevole tra quelle disponibili per il percorso effettuato. Per i clienti registrati, laddove ammesso dal sistema tariffario, è inoltre possibile beneficiare della *best fare*: una volta che la somma del prezzo dei biglietti singoli per la stessa tratta raggiunge la soglia della tariffa settimanale, mensile, trimestrale o annuale, si potranno effettuare i restanti viaggi di corsa singola sulla stessa tratta senza ulteriore addebito nell'arco del periodo di riferimento.

Inoltre, si è avviata l'interlocuzione con alcuni partner per permettere di effettuare l'acquisto con il sistema TAP&TAP per un viaggio intermodale.

AZIONE – Sviluppo della vendita digitalizzata – Biglietto Digitale Regionale (BDR)

Nell'ambito dei progetti di sviluppo digitale, Trenitalia il 5 agosto 2023 ha introdotto sui canali di vendita online il nuovo Biglietto Digitale Regionale (BDR), caratterizzato da un QR code dinamico; da settembre 2024 per il BDR è stato introdotto poi attivato il Check-in automatico e quindi da gennaio 2025 l'indennizzo da ritardo automatico.

Il BDR semplifica le fasi di acquisto, viaggio e post viaggio, consentendo ampia autonomia del passeggero anche nella gestione dei c.d. secondi contatti: il passeggero, utilizzando il proprio dispositivo, acquista il titolo

di viaggio fino a prima della partenza, in quanto il canale consentirà di selezionare, fra i treni programmati, il treno effettivo sul quale intende viaggiare.

Progressivamente il BDR sarà esteso a tutte le tipologie di biglietto di corsa singola e quindi agli abbonamenti.

AZIONE – Prenotazione posto bici

Trenitalia ha avviato lo sviluppo della prenotazione del posto bici, a più riprese richiesta anche dalle associazioni del mondo bici.

Progressivamente, d'intesa con le Regioni di riferimento la prenotazione sarà estesa ai diversi territori regionali.

AZIONE - Accessibilità alla rete di vendita: con il programma Business to Mobility (B2M) l'acquisto entra nella tua azienda

Con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo del treno nella mobilità collettiva sistematica casa-lavoro, Trenitalia propone con il programma Mobility-Welfare accordi commerciali con Aziende/Istituzioni per l'acquisto di abbonamenti per i propri dipendenti; le Aziende curano poi il recupero dei relativi importi nei confronti dei propri dipendenti disciplinandone, altresì, le modalità di rimborso.

INTERVENTI – OBIETTIVO “VENDITA INTEGRATA E INTERMODALE”

AZIONE - Piattaforma di vendita PICO e accordi con partner della mobilità

La piattaforma di vendita PICO gestisce centralmente tutti i sistemi di vendita diretti Trenitalia e il sistema di controllo e verifica a bordo treno, nonché, con appositi sistemi di interfacciamento con altre reti informatiche di distribuzione, come nel caso delle attività commerciali aderenti alle reti Sir Servizi in Rete 2001 Srl e Mooney Servizi S.p.A., attivi già da diversi anni e che hanno consentito di estendere la rete di vendita terza a circa 70.000 punti vendita in Italia.

Trenitalia ha implementato, insieme ad operatori di TPL su gomma in tutto il Paese, circa 200 collegamenti intermodali (i cosiddetti “link”) con luoghi, non direttamente serviti dalla ferrovia, di interesse turistico, per studio o per lavoro.

Le soluzioni di viaggio (ferroviario e *ultimo miglio* con autobus) vengono vendute dai canali di vendita digitali e fisici di Trenitalia in un'unica transazione in modalità integrata, rilasciando un unico titolo di viaggio a fronte di due o più contratti di trasporto. Si compone così il viaggio intermodale che consente di estendere i prodotti e quindi le possibilità di viaggio offerte dal motore di vendita, ampliando i confini di operabilità dall'offerta di Trenitalia a – potenzialmente – l'offerta di tutti i vettori di trasporto nazionali.

Inoltre, il sistema di vendita Pico consente la vendita in modalità Multicompany, dove il titolo di viaggio del partner è venduto anche in modalità “stand alone” e non solo unitamente al viaggio con Trenitalia, come oggi già accade con le imprese Trenord, Ferrovie del Sud Est e TrenitaliaTper, con un buon riscontro da parte della clientela sia in termini di volumi di vendita che di soddisfazione.

Trenitalia, in presenza di destinazioni di interesse non già servite direttamente o con la soluzione intermodale dei link, valuterà l'opportunità di implementare ulteriori link con gli operatori di TPL delle destinazioni di interesse e con questi vendere il servizio nelle modalità sopra citate.

Trenitalia ha inoltre la possibilità di promuovere la commercializzazione anche di prodotti diversi dal trasporto, candidandosi a portale nazionale di intrattenimento e viaggio.

In particolare, a livello territoriale, sono già attivi numerosi accordi, prioritariamente con altre imprese di trasporto bus.

- Olbia Airlink, servizio intermodale attivo tutto l'anno che permette di raggiungere l'aeroporto di Olbia da qualsiasi località della Sardegna, tramite i bus del partner commerciale ASPO, che collegano la stazione di Olbia Terranova con l'aeroporto di Olbia;

- Olbia Porto, servizio intermodale attivo tutto l'anno che permette di raggiungere il porto di Olbia da qualsiasi località della Sardegna, tramite i bus del partner commerciale ASPO, che collegano la stazione di Olbia Terranova con il porto di Olbia;

- Porto Flavia Link: servizio intermodale stagionale che permette di raggiungere Porto Flavia da qualsiasi località della Sardegna, tramite i bus del partner commerciale Iglesias Servizi, che collegano la stazione di Iglesias con la località di Porto Flavia;
- Barumini link: servizio intermodale stagionale che permette di raggiungere il sito archeologico Su Nuraxi di Barumini da qualsiasi località della Sardegna, tramite i bus del partner commerciale Sardegna Bus, che collegano la stazione di San Gavino con la località di Barumini.
- Olbia Spiaggia Bados, Porto Istana, Porto Rotondo: servizi intermodali stagionali che permettono di raggiungere le località balneari da qualsiasi stazione della Sardegna, tramite i bus del partner commerciale ASPO che collegano rispettivamente le località di Spiaggia alla stazione di Olbia Terranova.

Inoltre, fino all'istituzione dell'integrazione tariffaria unica su tutto il territorio sardo, sono operative due integrazioni sperimentali, una sul territorio di Cagliari con CTM e l'altra sul territorio di Sassari con ARST e ATP. La prima consente di viaggiare nell'area vasta di Cagliari, fino a 30km sui mezzi di Trenitalia e sui bus CTM con un abbonamento mensile integrato venduto da CTM. La seconda consente di viaggiare nell'area di Sassari, in un raggio di 20 km, sui mezzi Trenitalia e di ARST e ATP tramite un abbonamento integrato mensile venduto da ATP e ARST.

AZIONE – Mobility as a Service (MAAS) - NAP e RAP, standard QRCode, Data Space

Trenitalia contribuisce al buon esito del progetto MaaS For Italy ("M4I"), il progetto nazionale per lo sviluppo dell'approccio MaaS promosso dal Dipartimento per la Trasformazione Digitale della Presidenza del Consiglio con il supporto del Ministero dei Trasporti. In ambito M4I sono in corso sperimentazioni in sette "territori" (le regioni Abruzzo, Emilia Romagna, Piemonte, Veneto, Campania e Puglia e la provincia Autonoma di Bolzano) e in sei città (Roma, Milano, Napoli, Torino, Firenze, Bari). Trenitalia contribuisce fornendo i dati che descrivono i servizi regionali offerti che, insieme a quelli di eventuali altri operatori ferroviari e quelli degli operatori di TPL su gomma, alimentano il sistema di banche dati, adottato in Italia in accordo ai regolamenti dell'UE sulla messa a disposizione dei dati sulla mobilità, articolato nei RAP (Regional Access Point) e NAP (National Access Point). Le sperimentazioni M4I accedono ai RAP e NAP.

In tale ambito Trenitalia, per favorire l'intermodalità, promuove l'adozione di standard di validità internazionale per la rappresentazione dei titoli di viaggio digitali, come l'FCB (Flexible Content Barcode) e in ottica evolutiva, il Dosipas (FCBv2). Inoltre, Trenitalia, per favorire lo scambio di informazioni tra operatori di trasporto, ma anche con operatori di altri settori che generano domanda di mobilità (turismo, cultura), promuove l'adozione

di piattaforme (data space) che agevolano l'interconnessione informatica e contrattuale tra i soggetti interessati allo scambio.

Le competenze distintive maturate da Trenitalia nell'ambito delle iniziative sopra accennate saranno messe a disposizione di eventuali iniziative di ambito MaaS che le Istituzioni, dell'ambito territoriale del Contratto di Servizio, vorranno attivare. In ottica proattiva Trenitalia potrà proporre, alle Istituzioni e agli altri portatori di interesse, progetti di sviluppo dell'intermodalità e di informazione e vendita dei relativi servizi.

INTERVENTI – OBIETTIVO “INFORMAZIONE COSTANTEMENTE AGGIORNATA E FACILMENTE FRUIBILE”

AZIONE – Social Caring

L'evoluzione del caring digitale si concretizza con la presenza di Trenitalia Regionale sui canali Instagram e Facebook. Grazie ai profili social dedicati al trasporto regionale, i passeggeri possono essere sempre aggiornati sulle ultime novità, promozioni e offerte. Allo stesso tempo, nell'intento di migliorare il rapporto con i propri utenti, Trenitalia fornisce assistenza in tempo reale raccogliendo le segnalazioni e le richieste dei passeggeri, risolvendo le problematiche segnalate.

AZIONE - Sviluppo dell'informazione dinamica

A partire da maggio 2024 è disponibile il nuovo servizio di caring personalizzato per tutti i clienti che hanno lasciato un contatto, telefonico o e-mail, in fase di acquisto del biglietto. In caso di cancellazioni o ritardi i clienti ricevono informazioni in merito all'andamento del viaggio e indicazioni utili al proseguimento del viaggio e a rimborsi e indennizzi. Particolare attenzione è rivolta a passeggeri a mobilità ridotta che ricevono informazioni personalizzate rispetto alle modalità di prosecuzione del viaggio.

A partire dal 2026 sarà gradualmente introdotto un nuovo sistema di infomobilità per favorire l'informazione alla clientela. In particolare, saranno introdotte nuove modalità informative, che, anche con l'applicazione di tecniche di intelligenza artificiale, consentiranno una migliore gestione delle casistiche di ritardo, cancellazione e perdita di coincidenza e delle conseguenti variazioni personalizzate per il proseguimento del viaggio e di assistenza oltre che di un migliorato portale dedicato all'Infomobilità. I costi di tale progetto sono da definirsi, così come le modalità di finanziamento.

AZIONE – Informazione per le persone con disabilità

Da gennaio 2024, in sei delle principali stazioni italiane, Trenitalia ha inaugurato un innovativo servizio sperimentale che consente ai clienti sordi segnanti (che principalmente utilizzano la lingua dei segni) di connettersi in videochiamata con un interprete in Lingua dei Segni Italiana (LIS). Tale servizio, disponibile presso biglietterie, desk, Lounge e postazioni accoglienza, così da offrire una maggiore accessibilità ai servizi di vendita e assistenza, consente di usufruire di una traduzione simultanea di tutto ciò che viene detto dal cliente e dal personale Trenitalia. Il servizio sarà esteso progressivamente presso ulteriori 14 stazioni nonché a bordo treno grazie ad annunci registrati in LIS.

AZIONE –Promozione e ispirazione al viaggio

Trenitalia investe nella promozione del viaggio in treno a fini turistici, valorizzando la capillarità della rete ferroviaria e offrendo strumenti utili per ispirare e supportare i viaggiatori nella pianificazione del loro percorso.

Nel 2018 ha preso forma il progetto dei Travel Book, guide digitali tematiche pensate per suggerire esperienze di viaggio attraverso il treno. Oggi, questa iniziativa evolve con una rivisitazione completa della collana, arricchita da nuovi tematismi e dall'integrazione degli elementi distintivi del brand Regionale. L'obiettivo è offrire un'esperienza ancora più immersiva, che accompagni il viaggiatore nella scoperta del territorio, con informazioni pratiche e proposte sempre più personalizzate.

Il nuovo format estende il focus alla mobilità intermodale, includendo le soluzioni treno+link (bus, nave, traghetto), per garantire connessioni più fluide e raggiungere anche le località non direttamente servite dal treno.

Nel 2022, la collaborazione con Giunti Editore ha portato alla realizzazione di 19 Guide di viaggio, una per ogni regione italiana, disponibili in oltre 200 librerie Giunti.

A partire dal 2024, ha preso avvio anche la collaborazione con Lonely Planet, che ha dato vita alla guida *Viaggi in Regionale*, un volume che racconta il patrimonio turistico e culturale italiano promuovendo una mobilità più sostenibile e intermodale. La prima edizione è dedicata a cinque tra le più suggestive Line del Regionale: Tuscany Line, Trasimeno Line, Trabocchi Line, Salento Line e Taormina Line.

La guida fornisce informazioni utili per organizzare il proprio viaggio, comprese le soluzioni treno+link, che permettono di acquistare in un'unica soluzione il biglietto del treno e del bus/nave/traghetto.

L'ispirazione al viaggio passa anche attraverso i canali digitali di Regionale, dove Instagram e Facebook offrono un racconto visivo immersivo fatto di itinerari, esperienze e destinazioni raggiungibili in treno: attraverso immagini, video e consigli di viaggio, questi canali ampliano la narrazione delle guide cartacee e digitali, proponendo spunti sempre nuovi per scoprire il territorio in modo sostenibile.

I contenuti, aggiornati regolarmente, accompagnano la community alla scoperta di luoghi iconici e mete meno conosciute, valorizzando il viaggio come parte integrante dell'esperienza. Un modo per rendere il treno non solo un mezzo di trasporto, ma anche un'opportunità per vivere il territorio con uno sguardo autentico e ispirazionale.

INTERVENTI – OBIETTIVO “SERVIZIO DI POST- VENDITA SEMPRE PIÙ VICINO ALLA CLIENTELA”

AZIONE – operazioni di secondo contatto: indennizzo da ritardo in forma automatica

Trenitalia è fortemente orientata a sviluppare tecnologia idonea a semplificare le operazioni di secondo contatto, introducendo modalità che nel tempo possano progressivamente ridurre gli oneri a carico dei passeggeri per azionare i loro diritti.

È all'interno di questo contesto e in ragione di queste aspirazioni che è stata sviluppata l'architettura dell'indennizzo automatico in caso di ritardo del treno per i passeggeri che hanno acquistato il biglietto digitale regionale (BDR) a partire dal 1° gennaio 2025 con soluzione di viaggio interamente eseguita da Trenitalia per i servizi regionali. L'indennizzo è erogato automaticamente, senza che il passeggero debba farne alcuna richiesta – entro 30 giorni dalla data del viaggio, con accredito dell'importo sullo stesso strumento di pagamento utilizzato in fase di acquisto. Progressivamente l'indennizzo automatico sarà esteso su ulteriori tipologie di viaggio.

AZIONE – Attività di post-vendita: la Conciliazione Paritetica

La Conciliazione di Trenitalia si arricchisce di nuovi conciliatori di Trenitalia che, lavorando insieme ai conciliatori delle Associazioni dei Consumatori, contribuiranno a diffondere la conciliazione paritetica, quale strumento di confronto privilegiato, idoneo a rafforzare la fiducia del passeggero-consumatore.

INTERVENTI – OBIETTIVO “DIFFUSIONE DEL BRAND REGIONALE”

Ottobre 2024 segna un momento chiave nella storia di Regionale, con il lancio di un brand che non è solo un nuovo nome, ma l'espressione di una visione più ampia della mobilità ferroviaria. Una rivoluzione che parte dai valori di sostenibilità, accessibilità e intermodalità, per trasformare il viaggio in treno in un'esperienza più vicina alle esigenze delle persone.

Il lancio del brand Regionale è stato accompagnato da una campagna di comunicazione integrata che ha coinvolto diversi canali e linguaggi per raccontare questa trasformazione.

AZIONE – Nuova livrea dei treni

La nuova livrea verde rappresenta un rinnovamento significativo nell'aspetto estetico dei mezzi, pensato per riflettere l'innovazione, la sostenibilità e l'identità del trasporto ferroviario regionale in Italia. La nuova colorazione e le linee moderne contribuiranno a creare un'identità visiva forte e facilmente riconoscibile per il servizio regionale. Il colore verde simbolizza l'innovazione e l'eco-sostenibilità, mentre il design dinamico e il rinnovamento del brand creano un legame forte tra il servizio e le esigenze di mobilità delle nuove generazioni. A partire dal 2024 e con un orizzonte al 2032 i treni del Regionale saranno tutti caratterizzati dalla nuova livrea.

AZIONE – le *partnership*

Le partnership strategiche sono un elemento chiave per rafforzare il posizionamento del brand *Regionale* e amplificarne i valori. Già realizzate quelle con X Factor, che avvicina il brand alle nuove generazioni, con il Giro d'Italia e l'Italian Bike Festival, che promuovono la mobilità sostenibile e il cicloturismo, consolidano l'identità di *Regionale* come punto di riferimento per un viaggio autentico ed esperienziale. Importanti le sinergie già realizzate con Lonely Planet e I Borghi più Belli d'Italia, che valorizzano il turismo ferroviario, incentivando la scoperta del territorio e promuovendo un modo di viaggiare più accessibile e green.

Monitoraggio

Gli impegni presi nel presente Piano saranno monitorati periodicamente nell'ambito di un apposito incontro del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto.

ALLEGATO 15

MONITORAGGIO

Introduzione	1
1. Monitoraggio	1
Tabella 1 – Riepilogo degli adempimenti di monitoraggio e delle scadenze	2
2. Piani previsti da Delibera ART 16/2018 e Delibera ART 154/2019	2
Tabella 2 – riepilogo dei Piani previsti da Delibera ART 16/2018 e Delibera ART 154/2019 da realizzare entro un anno dalla sottoscrizione.	3
3. Dati economici, patrimoniali e gestionali	3
Tabella 3.a – Dati economici, patrimoniali e gestionali	4
Tabella 3.b - Indicatori ART	4

Introduzione

Il presente Allegato disciplina i dati, le informazioni e i documenti che Trenitalia trasmette alla Regione, nonché le relative modalità, tempistiche e formati di trasmissione, ai fini dello svolgimento delle attività di monitoraggio, verifica e rendicontazione dell'Atto di Proroga al Contratto. La trasmissione dei dati deve avvenire garantendo completezza, coerenza, tracciabilità e verificabilità delle informazioni.

La trasmissione avviene in formato elettronico, mediante l'utilizzo di formati standard interoperabili, quali *.xls, *.xlsx, *.csv e *.pdf, salvo diversi formati concordati tra le Parti in relazione a specifiche esigenze di monitoraggio.

1. Monitoraggio

Nella tabella seguente sono riepilogati i dati e le informazioni che devono essere consegnati da Trenitalia e le scadenze previste per ciascuno, con riferimento agli articoli del Contratto ed agli allegati. In caso di ritardo nell'invio dei documenti richiamati dalla tabella 1, è applicata una penale pari a 30€ per ogni giorno lavorativo di ritardo.

Atto di proroga al Contratto di Servizio Regione Autonoma della Sardegna – Trenitalia
Periodo 1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030

N.	OGGETTO	CADENZA	SCADENZA	CONTENUTO	FORMATO
1	Programma di Esercizio (orario annuale e aggiornamenti)	Periodica / ad evento	Prima dell'entrata in vigore e tempestivamente in caso di variazioni	Programma di Esercizio annuale, aggiornamenti stagionali e variazioni in corso d'orario (VCO)	.xls/.xlsx + PDF
2	Produzione programmata ed effettuata	Trimestrale (con dettaglio mensile)	Entro 60 giorni dalla fine del trimestre.	Dati di sintesi sulla produzione del servizio ferroviario, con evidenza dei volumi programmati e di quelli effettivamente realizzati, articolati su base mensile	.xls/.xlsx
3	Report sintetico servizi sostitutivi automobilistici emergenziali	Trimestrale	Entro 60 giorni dalla fine del trimestre	Dati di sintesi sulla produzione degli autoservizi sostitutivi emergenziali, articolati su base mensile	.xls/.xlsx
4	Report vendite titoli di viaggio	Annuale	Entro aprile dell'anno successivo	Dati di vendita per tipologia tariffaria e per linea a livello aggregato, nonché dati di ricavo e volumi di vendita relativi alle eventuali promozioni attivate da Trenitalia	.xls/.xlsx
5	Report ricavi da sanzioni e rimborsi erogati all'utenza	Annuale	Entro aprile dell'anno successivo	Proventi da sanzioni: importi incassati per sanzioni amministrative tariffarie a carico dei viaggiatori. Rimborsi e indennità: numero e importo di rimborsi/indennizzi erogati ai viaggiatori, automatici o su reclamo, ai sensi della normativa vigente	.xls/.xlsx
6	Frequenzazioni (Saliti/Discesi)	Trimestrale	Entro 60 giorni dalla fine del trimestre	le rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi e indice di affollamento per singolo treno e per fascia oraria	.xls/.xlsx
7	Report viaggiatori	Annuale	Entro aprile dell'anno successivo	Report certificato di sintesi sui passeggeri trasportati durante l'anno	.xls/.xlsx
8	Indicatori di qualità del servizio	Trimestrale (con dettaglio mensile)	Entro 60 giorni dalla fine del trimestre	Consuntivi degli indicatori e dei livelli minimi di qualità (puntualità, regolarità, pulizia, climatizzazione, accessibilità, vendita, bigliettazione, PMR, bici, ecc.)	.xls/.xlsx + eventuale PDF
9	Carta della Qualità dei Servizi	Annuale	Entro 30 Novembre dell'anno precedente (per approvazione RAS)	Carta dei Servizi con standard, indicatori e diritti degli utenti	PDF
10	Elenco dei reclami pervenuti	mensile	Entro 30 giorni dalla fine del mese	Report mensile sulla gestione dei reclami da cui si possa evincere la data in cui ciascun reclamo è pervenuto, la data della risposta e la causale oggetto del reclamo	.xls/.xlsx + PDF
11	Chiarimenti sui disservizi	Ad evento / su richiesta della Regione.	Entro 15 giorni lavorativi dalla richiesta della Regione.	Trasmissione di chiarimenti documentati sui disservizi verificatisi, con indicazione delle cause, della tipologia dell'evento e delle azioni correttive adottate o previste	PDF
12	Customer satisfaction	Annuale	Entro aprile dell'anno successivo	Invio dei risultati delle indagini svolte nell'anno precedente.	PDF
13	Piano di pulizia del materiale rotabile	Periodica	Ogni cambio orario e comunque entro una settimana prima dell'entrata in vigore di ogni modifica	Elenco, per ciascun rotabile, degli interventi programmati	.xls/.xlsx + PDF

Tabella 1 – Riepilogo degli adempimenti di monitoraggio e delle scadenze

2. Piani previsti da Delibera ART 16/2018 e Delibera ART 154/2019

Le Parti, in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie, predispongono i Piani previsti dalle delibere ART 16/2018 e 154/2019 entro un anno dalla sottoscrizione del presente Atto. Nella tabella seguente sono riepilogati i dati e le informazioni essenziali che devono essere contenuti nei documenti e le scadenze previste con cui Trenitalia invia alla Regione le proprie proposte. In caso di tardata consegna dei Piani richiamati dagli identificativi 1 e 2 della tabella 2 è applicata una penale pari a 30€ per ogni giorno lavorativo di ritardo.

N.	OGGETTO	SCADENZA	CONTENUTO	FORMATO
1	Piano Operativo di sicurezza e controlleria (allegato 7 – CMQ)	Entro un anno dalla sottoscrizione. Trenitalia invia le proprie proposte entro undici mesi dalla data di sottoscrizione	Il piano definisce le azioni, le modalità organizzative e gli interventi finalizzati al rafforzamento delle attività di controlleria, al contrasto dell'evasione e dell'elusione tariffaria	PDF

			e al miglioramento della sicurezza personale dei viaggiatori.	
2	Piano Operativo per l'Accessibilità (allegato 7 - CMQ)	Entro un anno dalla sottoscrizione. Trenitalia invia le proprie proposte entro undici mesi dalla data di sottoscrizione	Documento predisposto da Trenitalia, con il coinvolgimento della Regione, del Gestore dell'infrastruttura e delle associazioni rappresentative, che individua gli interventi necessari a migliorare l'accessibilità e la fruibilità del servizio per le persone con disabilità e a ridotta mobilità.	PDF
3	Piano per l'incremento delle informazioni in lingua inglese	Entro un anno dalla sottoscrizione. Trenitalia invia le proprie proposte entro nove mesi dalla data di sottoscrizione	Il piano, predisposto da Trenitalia e condiviso con la Regione, definisce le modalità e le fasi per l'estensione progressiva dell'erogazione delle informazioni al pubblico in lingua inglese, a bordo treno e nelle stazioni.	PDF
4	Piano per la sostituzione progressiva del materiale rotabile	Entro un anno dalla sottoscrizione. Trenitalia invia le proprie proposte entro nove mesi dalla data di sottoscrizione	Il piano definisce tempi, priorità e modalità di sostituzione graduale del materiale rotabile in funzione dell'età dei mezzi, delle prestazioni ambientali e degli standard di qualità del servizio.	PDF
5	Piano per investimenti di innovazione tecnologica	Entro un anno dalla sottoscrizione. Trenitalia invia le proprie proposte entro nove mesi dalla data di sottoscrizione	Documento di pianificazione volto a individuare e programmare gli investimenti in soluzioni tecnologiche applicabili all'esercizio ferroviario e ai servizi al viaggiatore.	PDF
6	Piano ICT	Entro un anno dalla sottoscrizione. Trenitalia invia le proprie proposte entro nove mesi dalla data di sottoscrizione	Documento operativo che disciplina gli investimenti e gli interventi in ambito ICT riferiti al materiale rotabile, agli impianti e ai sistemi di supporto al servizio (es. contapasseggeri automatizzati, diagnostica a bordo, videosorveglianza, sistemi informativi al pubblico, connettività, servizi digitali).	PDF

Tabella 2 – riepilogo dei Piani previsti da Delibera ART 16/2018 e Delibera ART 154/2019 da realizzare entro un anno dalla sottoscrizione.

3. Dati economici, patrimoniali e gestionali

Nella tabella seguente sono riepilogati i dati e le informazioni che devono essere consegnati da Trenitalia, entro il 31/12 dell'anno successivo a quello di riferimento, ai fini del confronto tra i dati del CER certificato e il PEF. Si specifica che i dati trasmessi potranno essere soggetti a successivo consolidamento nell'ambito delle attività del suddetto confronto. In caso di ritardo nell'invio dei documenti richiamati dalla tabella 3a, è applicata una penale pari a 30€ per ogni giorno lavorativo di ritardo. Inoltre, in seguito alla finalizzazione del confronto, Trenitalia invia il report di sintesi degli indicatori ART calcolati a consuntivo rispetto agli indici presenti nell'Allegato 3 "Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano Economico Finanziario"

N.	OGGETTO	CONTENUTO	FORMATO
1	Contabilità regolatoria e Relazione illustrativa	Schemi di contabilità regolatoria, comprensivi della Relazione illustrativa certificata secondo gli schemi ART da Delibera 120/2018 e s.m.i.	PDF
2	CER in forma analitica	Schema di Conto Economico analitico classificato per processo aziendale, con indicazione degli elementi costituenti dei Ricavi Operativi, dei Costi di Processo, del Margine Operativo Lordo, del Risultato Operativo Ordinario, del Risultato Operativo e del Risultato Netto	.xls/.xlsx

Atto di proroga al Contratto di Servizio Regione Autonoma della Sardegna – Trenitalia
Periodo 1° gennaio 2026 – 30 giugno 2030

3	Dati patrimoniali e finanziari vista ART – Calcolo del CIN	Schema di rendicontazione dei dati patrimoniali e calcolo del Capitale Investito Netto, con indicazione degli elementi costituenti del Capitale Circolante, del Capitale Immobilizzato, dei Contributi in Conto impianti, Totale fondi e del Capitale Investito Netto.	.xls/.xlsx
4	Dati patrimoniali e finanziari – Cash Flow	Schema di rendicontazione dei dati patrimoniali, con indicazione del Cash Flow Operativo, del Delta circolante e altri fondi, dei nuovi investimenti e del Cash Flow Unlevered.	.xls/.xlsx
5	Dati patrimoniali e finanziari - WACC	Schema di rendicontazione dei dati patrimoniali con indicazione del rendimento del Capitale Investito Netto (WACC).	.xls/.xlsx
6	Calcolo del costo di riferimento del gasolio	Schema sintetico del costo di riferimento del gasolio, comprensivo delle percorrenze distinte per flotta, dei relativi consumi e del costo del gasolio da trazione stimato sulla base del prezzo medio nazionale di riferimento.	.xls/.xlsx
7	Report personale	Report sintetico con indicazione del numero medio di addetti annui (FTE) e costo medio annuo per addetto per ciascun processo aziendale.	.xls/.xlsx
8	Indicatori operativi	Report degli indicatori operativi, calcolati sui dati di consuntivo per i seguenti indicatori: Treni*km, Bus*km, Velocità commerciale, Ore treno, eventi treno Viaggiatori*km, Posti*km, Load factor, Carico medio	.xls/.xlsx
9	Report Ammortamenti	Report sintetico del parco dei rotabili e degli altri asset per la produzione dei servizi oggetto del contratto	.xls/.xlsx
10	Produttività del materiale rotabile	Report analitico delle percorrenze effettuate da ciascuna flotta di rotabili, con indicazione del tipo di materiale rotabile, della composizione, del numero di unità in dotazione e dei chilometri annui percorsi in servizio e fuori servizio	.xls/.xlsx
11	Prezzo medio del gasolio MASE	Tabella illustrativa del prezzo medio del gasolio estratta dal portale MASE.GOV.IT – open data – prezzi mensili: Gasolio auto, con indicazione del mese, del prezzo industriale, dell'eventuale accisa e del prezzo al consumo, utilizzati per il calcolo del prezzo di riferimento €/litro	.xls/.xlsx
13	Report autoservizi	Report analitico sugli autoservizi attivati nel corso dell'anno, con riferimento a: - programmati; - programmabili; - emergenziali; con separata indicazione per le scorte calde	.xls/.xlsx
14	Report investimenti	report sullo stato di realizzazione degli investimenti, contenente l'indicazione di quelli realizzati nell'anno rispetto alla previsione del PEF, la consuntivazione degli indicatori di monitoraggio richiamati nell'Annesso 2 della Delibera ART n. 120/2018 e la relazione che illustri i motivi di eventuali ritardi	.xls/.xlsx

Tabella 3.a – Dati economici, patrimoniali e gestionali

N.	OGGETTO	CONTENUTO	FORMATO
15	Report indicatori ART	Trasmissione dei KPI operativi di monitoraggio, comprensivi degli indicatori tecnico-gestionali e qualitativi utilizzati per la verifica delle prestazioni contrattuali del servizio, con indicazione degli indicatori di efficacia, efficienza e monitoraggio previsti dalla regolazione ART, comprensivi degli indicatori economici, utilizzati per la verifica delle prestazioni contrattuali del servizio.	.xls/.xlsx

Tabella 3.b - Indicatori ART

ALLEGATO 16

Manutenzione di ciclo lungo di revisione generale sui treni ATR 365/465

Attività manutentive, modalità di rendicontazione e pagamento

1 - Oggetto e importo delle attività manutentive sulla flotta di rotabili ATR 365/465, di proprietà della Regione Autonoma Sardegna.

Le attività di manutenzione di ciclo lungo di Revisione Generale sulla flotta di rotabili ATR 365/465 sono compiutamente descritte nel vigente Piano di Manutenzione della flotta ATR 365/465 e riguardano lo smontaggio, la fornitura e il montaggio dei ricambi e componenti, la revisione dei componenti secondo quanto previsto nel Piano medesimo e tutte le attività di verifica di funzionamento dei vari apparati.

Il perimetro di attività comprende, pertanto, sia le attività manutentive, i ricambi e i componenti per i quali il Piano di Manutenzione prevede la sistematica sostituzione, sia le attività manutentive, i ricambi e i componenti per i quali il piano di manutenzione prevede la necessità di effettuazione/sostituzione "su condizione". Sono inoltre comprese le attività, derivanti dallo spoglio dei rotabili, non previste nel service manutentivo di 1° livello per l'esecuzione della manutenzione programmata e correttiva.

Per tali attività la Regione corrisponderà a Trenitalia l'importo di € 9.221.965,25 € (IVA al 22% esclusa), pari a € 1.844.393,05 per ciascuno dei 5 treni oggetto dell'intervento manutentivo.

Le attività funzionali al ripristino del decoro (esterno ed interno) dei rotabili non sono ricomprese nelle attività manutentive di cui al presente Atto, ma potranno essere gestite nell'ambito dell'Atto di proroga al Contratto di Servizio, così come anche previsto dal Comodato d'uso dei treni CAF sottoscritto tra Trenitalia e la Regione; i relativi oneri saranno riconosciuti nell'ambito del confronto PEF/CER dell'annualità di riferimento.

2 – Cronoprogramma delle attività

Le attività di manutenzione di ciclo lungo di Revisione Generale sui 5 rotabili ATR 365/465 saranno eseguite secondo il cronoprogramma riportato nella successiva Tabella 1.

Identificativo rotabile	Stima inizio attività per ciclica	Stima ultimazione attività per ciclica
ATR 365 005	Ottobre 2026	Marzo 2027
ATR 365 001	Marzo 2027	Ottobre 2027
ATR 365 004	Luglio 2027	Novembre 2027
ATR 365 003	Novembre 2027	Marzo 2028
ATR 465 002 (ex ATR 007+cassa aggiuntiva)	Marzo 2028	Luglio 2028

Tabella 1: Cronoprogramma delle attività

Trenitalia informa la Regione dell'avvio delle attività di ciclica su ciascun rotabile.

Eventuali rimodulazioni delle previsioni di cui alla tabella 1 saranno comunicate da Trenitalia alla Regione, tempestivamente e comunque entro 30 giorni dalla rilevazione della modifica da parte di Trenitalia.

3 – Modalità di pagamento

Le somme rendicontate saranno corrisposte a Trenitalia in 2 rate, con una prima rata in acconto fino al 30% dell'importo definito per ciascun rotabile, sulla base delle spese consuntivate e una seconda rata di saldo alla conclusione delle attività manutentive.

Trascorsi 100 giorni dalla trasmissione della comunicazione di avvio delle attività, Trenitalia invia la documentazione relativa alle spese rendicontate da liquidare con la prima rata. La Regione, entro 45 giorni dal ricevimento della documentazione, autorizza Trenitalia, previa verifica, a procedere alla fatturazione della prima rata. La Regione liquida la fattura entro 30 giorni dal ricevimento della stessa.

Trenitalia informa la Regione della conclusione delle attività sul singolo rotabile e invia alla stessa idonea documentazione con evidenza delle spese effettivamente sostenute. La Regione, entro 45 giorni dal ricevimento della documentazione, autorizza Trenitalia, previa verifica, a procedere alla fatturazione del saldo del singolo rotabile. La Regione liquida la fattura entro 30 giorni dal ricevimento della stessa. Gli importi sono registrati nella voce "altri ricavi da servizi" del PEF.

ALLEGATO 17

PATTO DI INTEGRITA'

Patto di integrità

TRA

Regione Autonoma della Sardegna

(di seguito denominata "Amministrazione")

E

Trenitalia S.P.A.

(di seguito denominato "Operatore economico")

i quali

CONVENGONO QUANTO SEGUE

Art. 1

FINALITA' E AMBITO DI APPLICAZIONE

Il "*Patto di integrità*" rappresenta una misura di prevenzione nei confronti di pratiche corruttive, concussive o comunque tendenti ad inficiare il corretto svolgimento dell'azione amministrativa nell'ambito dei pubblici appalti banditi dall'Amministrazione.

Nel presente Patto sono stabilite reciproche e formali obbligazioni tra l'Amministrazione e l'Operatore economico partecipante alla procedura ed eventualmente affidatario del contratto, affinché i propri comportamenti siano improntati ai principi di legalità e integrità in tutte le fasi dell'appalto, dalla partecipazione fino alla completa esecuzione contrattuale.

Il presente Patto si applica a tutte le procedure di affidamento dei contratti pubblici, di qualsiasi valore, e costituisce parte integrante ed essenziale della documentazione in tutte le fasi di scelta del contraente, affidamento e esecuzione del contratto.

La partecipazione alle procedure di affidamento dei contratti pubblici dell'Amministrazione oltre che l'iscrizione al Mercato elettronico regionale e ad eventuali altri elenchi e/o albi fornitori gestiti dall'Amministrazione, è subordinata all'accettazione incondizionata e vincolante del Patto di integrità.

Gli obblighi previsti dal presente Patto di integrità si estendono con le medesime modalità anche ai subappaltatori di cui al D.lgs. 36/2023 e a eventuali sub-contratti stipulati per l'esecuzione dell'appalto.

Per quanto non disciplinato dal presente Patto si rinvia al Codice dei contratti pubblici, al "Codice di comportamento del personale del Sistema Regione, degli Enti pubblici vigilati e delle Società partecipate dalla Regione Autonoma della Sardegna", Allegato alla Delibera della Giunta regionale n. 68/15 del 31.12.2025, adottato dall'Amministrazione ai sensi dell'articolo 54, comma 5, del D.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e al **Codice di comportamento** di cui al D.P.R. 16 aprile 2013, n. 62 il quale, all'art. 2 prevede che gli obblighi di condotta in esso previsti si estendano, per quando compatibili, *nei confronti dei collaboratori a qualsiasi titolo di imprese fornitrici di beni o servizi e che realizzano opere in favore dell'amministrazione.*

Sono fatte salve le disposizioni speciali contenute negli atti approvati dalle autorità di gestione nell'ambito dei fondi strutturali e/o specificamente afferenti a politiche e programmi di sviluppo, di coesione o di investimento europei, nazionali o regionali. Qualora il contratto sia finanziato con tali fondi, le parti si impegnano a rispettare gli obblighi previsti dalla politica antifrode contenuta nella normativa specifica di riferimento.

Art. 2

OBBLIGHI DELL'OPERATORE ECONOMICO¹

L'Operatore economico

- 1) **si impegna a garantire la legalità e l'integrità**, in ogni fase del procedimento, provvedendo:
 - ad informare puntualmente, nell'ipotesi di avvenuto affidamento, tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualsiasi titolo, del contenuto del presente Patto e degli obblighi in esso contenuti, vigilando sul rispetto degli stessi;
 - a non porre in essere, in proprio o tramite i propri dirigenti, dipendenti o collaboratori a qualsiasi titolo, accordi o azioni dirette a influenzare il contenuto del bando (o altro atto equipollente) o le modalità di scelta del contraente o di esecuzione del contratto oppure, in generale, volti a turbare il libero e ordinario svolgimento del procedimento di affidamento;
 - a non corrispondere né promettere ad alcuno dei preposti dell'Amministrazione, in proprio o tramite i propri dirigenti, dipendenti o collaboratori a qualsiasi titolo, somme di denaro o altre utilità finalizzate a conseguire indebitamente un vantaggio nel procedimento di scelta del contraente, affidamento e esecuzione del contratto da parte dell'Amministrazione o, in generale, per l'esercizio delle sue funzioni o dei suoi poteri, per omettere o ritardare un atto del suo ufficio o, ancora, per compiere un atto contrario ai suoi doveri;
 - a non ricorrere ad alcuna forma di intermediazione o opera di terzi, ivi compresi soggetti collegati o controllati, finalizzata a perseguire un indebito vantaggio nel procedimento di scelta del contraente, affidamento e esecuzione del contratto da parte dell'Amministrazione;
 - ad evitare, in proprio e da parte di tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualsiasi titolo, di appropriarsi o destinare ad un uso diverso da quello previsto le somme di denaro o altre cose mobili eventualmente possedute in ragione delle attività prestate a favore dell'Amministrazione;
 - a non rilasciare, formare, utilizzare o presentare dichiarazioni mendaci o documenti falsi o attestanti cose non vere né omettere informazioni dovute.
- 2) nell'esecuzione della prestazione contrattuale **si impegna al rispetto del Codice di comportamento** di cui al D.P.R. 16 aprile 2013, n. 62 e del "Codice di comportamento del personale del Sistema Regione, degli Enti pubblici vigilati e delle Società partecipate dalla Regione Autonoma della Sardegna", Allegato alla Delibera della Giunta regionale n. 68/15 del 31.12.2025, adottato dall'Amministrazione ai sensi dell'articolo 54, comma 5, del D.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e, in particolare, a:

¹ NOTA DEL RPCT: ogni riferimento a *dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualsiasi titolo dell'operatore economico*, deve essere ragionevolmente circoscritto ai soli **soggetti il cui comportamento sia effettivamente rilevante nell'esecuzione del contratto stipulato con l'Amministrazione in quanto, tenuto conto della posizione e delle funzioni concretamente svolte, sono coinvolti nell'esecuzione del contratto ovvero hanno rapporti, anche indiretti, con gli uffici o con il personale dell'amministrazione aggiudicatrice. Non riguarda il personale dell'impresa del tutto estraneo all'appalto né gli obblighi connaturati allo status di dipendente pubblico.**

- orientare la condotta, propria e di tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualsiasi titolo, ai principi di lealtà, correttezza e trasparenza, in tutte le fasi dell'appalto, dalla partecipazione alla completa esecuzione contrattuale;
- informare, tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualsiasi titolo, dell'obbligo di rispettare gli obblighi di condotta previsti dai Codici di comportamento secondo quanto disposto dall'art. 2, co. 3, del richiamato D.P.R. 62/2013;
- consegnare copia cartacea o digitalizzata dei Codici di comportamento a tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualsiasi titolo (o trasmettere a ciascuno il *link* di pubblicazione online degli stessi atti) prevedendo, ove possibile e necessario, apposite sessioni formative e informative;
- vigilare sull'osservanza, da parte tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualsiasi titolo, avuto riguardo al ruolo e all'attività svolta, degli obblighi di condotta previsti dai Codici di comportamento;
- segnalare all'Amministrazione aggiudicatrice, anche tramite i *canali interni*, le modalità e gli strumenti messi a disposizione dalla Regione Autonoma della Sardegna,
 - qualsiasi tentativo illecito da parte di terzi di turbare o distorcere le fasi della procedura di scelta del contraente, affidamento o esecuzione del contratto;
 - qualsiasi richiesta illecita o pretesa da parte di dirigenti o dipendenti dell'Amministrazione o di chiunque possa influenzare le decisioni relative alla procedura di scelta del contraente, affidamento o esecuzione del contratto.

3) **si impegna all'applicazione della disciplina c.d. *Whistleblowing*, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni lesive dell'interesse pubblico o dell'integrità, conosciute nel contesto lavorativo**, in ogni fase del procedimento e nello specifico a:

- attivare, qualora soggetto del settore privato obbligato ai sensi del D.lgs. 10 marzo 2023, n. 24, un proprio canale di segnalazione interna dedicato al Whistleblowing da gestire con tutte le cautele previste dalla normativa;
- informare tutti i propri dirigenti, dipendenti o collaboratori a qualunque titolo, che svolgono la propria attività lavorativa presso l'Amministrazione, della possibilità di presentare le segnalazioni concernenti eventuali violazioni lesive dell'interesse pubblico o dell'integrità, conosciute nel contesto lavorativo, rivolgendosi ai *canali interni* dell'Amministrazione e al Responsabile per la prevenzione della corruzione dell'Amministrazione;
- rendere edotti, tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualunque titolo, delle tutele previste dal D.lgs. 24/2023 (c.d. decreto whistleblowing) a vantaggio di coloro che segnalano le violazioni lesive dell'interesse pubblico o dell'integrità, conosciute nel contesto lavorativo;
- qualora i fatti oggetto di segnalazione interna costituiscano illecito penale procedibile d'ufficio o illecito contabile, sporgere denuncia all'Autorità giudiziaria competente.

4) **si impegna a porre in essere tutte le azioni necessarie ad evitare qualsiasi forma di conflitto di interessi**, in ogni fase del procedimento, e a tal fine deve:

- segnalare prontamente eventuali situazioni di conflitto di interesse, anche potenziale, di cui sia a conoscenza, relativamente al personale dipendente o dirigente o ai consulenti dell'Amministrazione;

- qualora il contratto sia finanziato con fondi PNRR e in ogni altra ipotesi prevista dalla normativa vigente, comunicare all'Amministrazione i dati del proprio *titolare effettivo* presentando la dichiarazione circa l'assenza di conflitto di interessi, riferibile a quest'ultimo e a tutti i legali rappresentanti dell'Operatore partecipante alla procedura d'appalto;
 - non intrattenere rapporti di lavoro subordinato, parasubordinato o autonomo oppure professionali con ex dipendenti, dirigenti o consulenti dell'Amministrazione se questi abbiano, per conto dell'Amministrazione nel triennio precedente alla cessazione del rapporto di lavoro, esercitato o collaborato in maniera determinante all'esercizio di poteri autoritativi o negoziali a vantaggio dello stesso Operatore economico ovvero in presenza dei presupposti del divieto di *pantouflage* di cui agli artt. 53, co. 16-ter del D.lgs. 165/2001 e 21 del D.lgs. 39/2013.
- 5) ai sensi degli articoli 46 e 47 del D.P.R. 445/2000 e consapevole della responsabilità penale cui può andare incontro in caso di dichiarazioni mendaci, falsità negli atti ed uso di atti falsi (articolo 76) **dichiara:**
- di non essersi accordato e di impegnarsi a non accordarsi con altri partecipanti alla procedura di gara per limitare con mezzi illeciti la libera concorrenza e, in particolare, con riferimento alla specifica procedura di affidamento, non aver preso parte né di aver praticato intese o adottato azioni, e si impegna a non prendere parte e a non praticare intese o adottare azioni, tese a restringere la concorrenza o il mercato, vietate ai sensi della normativa vigente, ivi inclusi gli artt. 101 e successivi del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) e gli artt. 2 e successivi della L. 287/1990; dichiara altresì che l'offerta è stata predisposta nel pieno rispetto della predetta normativa;
 - di non trovarsi in nessuna delle condizioni ostative previste dalla vigente legislazione antimafia e di essere consapevole che la stazione appaltante si riserva di provvedere a tutti gli adempimenti e controlli previsti dalla medesima legislazione prima della stipula del contratto.

Gli obblighi di cui al presente articolo, in fase di esecuzione del contratto, si intendono riferiti all'Operatore economico con il quale l'Amministrazione ha stipulato il presente Atto, il quale dovrà inoltre garantirne il rispetto anche da tutti i propri eventuali subcontraenti e subappaltatori, obbligati in solido. A tal fine è onere dell'Operatore economico richiamare espressamente e inserire apposita clausola sul rispetto degli obblighi di cui al presente Patto di integrità nei contratti stipulati con i propri subcontraenti e subappaltatori.

Art. 3

OBBLIGHI DELL'AMMINISTRAZIONE

L'Amministrazione

- 1) **si impegna a garantire la legalità, l'integrità e la trasparenza**, in ogni fase del procedimento, adottando tutte le azioni necessarie a prevenire, da parte di tutti i propri dirigenti, dipendenti o collaboratori a qualsiasi titolo:
- qualsiasi tipo di violazione della normativa vigente e, in generale, dei principi di buon andamento e imparzialità dell'amministrazione;
 - abusi della loro qualità o dei loro poteri, tesi a costringere o a indurre taluno a dare o a promettere indebitamente, a sé o a un terzo, denaro o altre utilità;

- la ricezione o la promessa indebite, per sé o per un terzo, di denaro o altre utilità, per l'esercizio delle loro funzioni o dei loro poteri oppure per omettere o ritardare o per aver omesso o ritardato un atto del loro ufficio ovvero per compiere o per aver compiuto un atto contrario ai doveri di ufficio;
- l'impiego, a proprio o altrui profitto, di invenzioni o scoperte scientifiche, o nuove applicazioni industriali, che conoscano per ragione dell'attività svolta nel procedimento di affidamento e/o esecuzione del contratto e che debbano rimanere segrete;
- l'utilizzo per procurare a sé o ad altri un indebito profitto patrimoniale, la rivelazione o l'agevolazione della conoscenza da parte di terzi di notizie d'ufficio, connesse al procedimento di affidamento e/o esecuzione del contratto, le quali debbano rimanere segrete;
- evitare indebite appropriazioni o destinazioni ad un uso diverso da quello previsto di eventuali somme di denaro o altre cose mobili rese disponibili dall'Operatore economico per le finalità connesse al procedimento di affidamento e/o esecuzione del contratto;
- rispettare gli obblighi di pubblicità legale e di trasparenza previsti dal D.lgs. 36/2023, nonché dalla L. 190/2012, dal D.lgs. 33/2013 e dalla normativa vigente in materia.

2) **si impegna a far rispettare il Codice di comportamento** di cui al D.P.R. 16 aprile 2013, n. 62 e "Codice di comportamento del personale del Sistema Regione, degli Enti pubblici vigilati e delle Società partecipate dalla Regione Autonoma della Sardegna", Allegato alla Delibera della Giunta regionale n. 68/15 del 31.12.2025, adottato dall'Amministrazione ai sensi dell'articolo 54, comma 5, del D.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e, in particolare, a:

- orientare la condotta di tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualsiasi titolo, ai principi di lealtà, correttezza e trasparenza, in tutte le fasi dell'appalto, dall'avvio del procedimento di affidamento fino alla completa esecuzione contrattuale;
- informare, tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualsiasi titolo, dell'obbligo di rispettare gli obblighi di condotta previsti dai Codici di comportamento;
- vigilare sull'osservanza, da parte tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualsiasi titolo, avuto riguardo al ruolo e all'attività svolta, degli obblighi di condotta previsti dai Codici di comportamento;
- rispettare le norme in materia di conflitto di interessi, secondo quanto disposto dagli articoli 16 e 93 del D.lgs. 36/2023, e attivare le relative operazioni di controllo sulla veridicità delle dichiarazioni a tal fine rese;
- agevolare e non ostacolare in alcun modo le condotte di chi segnala, con le modalità e gli strumenti messi a disposizione dalla Regione Autonoma della Sardegna, secondo le indicazioni riportate negli atti di regolamentazione interna, al Responsabile per la prevenzione della corruzione:
 - qualsiasi tentativo illecito da parte di terzi di turbare o distorcere le fasi della procedura di scelta del contraente, affidamento o esecuzione del contratto;
 - qualsiasi richiesta illecita o pretesa da parte di terzi che possa influenzare le decisioni relative alla procedura di scelta del contraente, affidamento o esecuzione del contratto.

3) **garantisce la piena applicazione della disciplina c.d. *Whistleblowing*, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni lesive dell'interesse pubblico o dell'integrità, conosciute nel contesto lavorativo**, in ogni fase del procedimento e nello specifico a:

- attivare e pubblicizzare sul proprio sito istituzionale e con ogni altra forma ritenuta idonea, un proprio canale di segnalazione interna verso il Responsabile per la prevenzione della corruzione, dedicato al Whistleblowing, da gestire con tutte le cautele previste dalla normativa;
- informare tutti i propri dirigenti, dipendenti o collaboratori a qualunque titolo, della possibilità di presentare le segnalazioni concernenti eventuali violazioni lesive dell'interesse pubblico o dell'integrità, conosciute nel contesto lavorativo, rivolgendosi ai canali interni dell'Amministrazione e al Responsabile per la prevenzione della corruzione dell'Amministrazione;
- rendere edotti, tutti i propri dirigenti, dipendenti e collaboratori a qualunque titolo, delle tutele previste dal D.lgs. 24/2023 (c.d. decreto *whistleblowing*) a vantaggio di coloro che segnalano le violazioni lesive dell'interesse pubblico o dell'integrità, conosciute nel contesto lavorativo;
- qualora i fatti oggetto di segnalazione interna costituiscano illecito penale procedibile d'ufficio o illecito contabile, sporgere denuncia all'Autorità giudiziaria competente;
- laddove, nell'esercizio dell'attività istituzionale, emergano e/o vengano segnalate operazioni che destano sospetto di afferire al fenomeno del riciclaggio o finanziamento del terrorismo, attivare la comunicazione alla UIF della Banca d'Italia ai sensi dell'articolo 10 del D.lgs. 231/2007 e secondo le indicazioni riportate negli organizzativi interni dell'Amministrazione.

Art. 4

SANZIONI

1. La violazione da parte dell'Operatore economico, sia in veste di partecipante o concorrente che di aggiudicatario, di uno degli impegni previsti a suo carico dall'articolo 2, può comportare, secondo la gravità della violazione rilevata e la fase in cui la violazione è accertata, le seguenti sanzioni, fatte salve specifiche ulteriori previsioni di legge:
 - **esclusione dalla procedura di affidamento**, se la violazione è accertata nella fase precedente all'aggiudicazione dell'appalto, nel rispetto del principio di tassatività delle cause di esclusione di cui all'art. 10 del D.lgs. 36/2023;
 - **revoca dell'aggiudicazione** se la violazione è accertata nella fase successiva all'aggiudicazione dell'appalto ma precedente alla stipula del presente Atto;
 - **risoluzione del presente Atto** se la violazione è accertata nella fase di esecuzione dell'appalto;
2. L'Amministrazione si riserva la facoltà di escutere la cauzione e/o richiedere il risarcimento del maggior danno effettivamente subito, ove lo ritenga superiore all'ammontare delle cauzioni o delle altre garanzie.
3. Le sanzioni a carico dell'Operatore economico, nel caso di violazione degli impegni sottoscritti, verranno applicate dalla stazione appaltante secondo la gravità della violazione accertata e la fase in cui la violazione è posta in essere, oltre che nel rispetto del principio di proporzionalità.
4. L'applicazione delle sanzioni conseguenti alle violazioni di cui al presente Patto avviene solo all'esito di un procedimento attivato dall'Amministrazione, nel rispetto di garanzie procedurali e adeguato contraddittorio con l'Operatore economico.
5. Salvo che la legge, la normativa o il contratto di riferimento non prevedano diversi modi e termini procedurali per la specifica fattispecie, ove l'Amministrazione ravvisi gli estremi di una violazione del

Patto, informa l'Operatore Economico dell'avvio del procedimento di cui al precedente comma, tramite comunicazione scritta, da trasmettere via PEC entro trenta giorni dalla piena conoscenza dei fatti costituenti violazione.

In tale sede l'Amministrazione contesta preventivamente l'addebito all'Operatore economico, con l'indicazione delle presunte violazioni e invito a fornire documenti e/o osservazioni scritte, entro il termine perentorio di quindici giorni. Qualora il RUP lo ritenga necessario in rapporto alla tipologia della specifica violazione, contestualmente avvisa l'Operatore stesso che - entro il medesimo termine - ha facoltà di sanare, ove possibile, la violazione e/o richiedere un colloquio con il medesimo RUP, anche con l'assistenza di un professionista, nel corso del quale fornire deduzioni orali e presentare la documentazione.

Decorsi quindici giorni dal ricevimento della documentazione ovvero dalla data prevista per la loro trasmissione, oppure dall'intervenuto colloquio con il RUP, l'Amministrazione si pronuncia definitivamente in merito alla violazione, disponendo con provvedimento motivato l'archiviazione della procedura o l'applicazione delle sanzioni. Il termine di conclusione del procedimento può essere prorogato una sola volta per un massimo di ulteriori trenta giorni.

Art. 5

EFFICACIA

Il presente Patto di Integrità resta in vigore e le relative sanzioni sono applicabili sino alla completa esecuzione del presente Atto sottoscritto a seguito della procedura di affidamento e all'estinzione delle relative obbligazioni.

Il contenuto del presente documento può essere integrato dagli eventuali futuri Protocolli di legalità approvati dalla Regione Autonoma della Sardegna.

Art. 6

CONTROVERSIE

Ogni controversia relativa all'interpretazione ed esecuzione del Patto d'Integrità fra la stazione appaltante e codesto Operatore economico è demandata in via esclusiva all'Autorità Giudiziaria competente per territorio nel luogo ove ha sede legale l'Amministrazione.

Luogo e data

L'Operatore economico

L'Amministrazione

APPENDICE NORMATIVA

FONTI NAZIONALI

- Legge 6 novembre 2012 n. 190, *Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione* e, in particolare, l'art. 1, commi 9, lett. e), 17 e 41;
- Legge 10 ottobre 1990, n. 287, *Norme per la tutela della concorrenza e del mercato*;
- Decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, *Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa*;
- Decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, *Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche*, e, in particolare, l'art. 53, comma 16-ter;
- Legge regionale 13 novembre 1998, n. 31 *Disciplina del personale regionale e dell'organizzazione degli uffici della Regione*;
- Decreto Legislativo 21 novembre 2007, n. 231, *Attuazione della direttiva 2005/60/CE concernente la prevenzione dell'utilizzo del sistema finanziario a scopo di riciclaggio dei proventi di attività criminose e di finanziamento del terrorismo nonché della direttiva 2006/70/CE che ne reca misure di esecuzione*;
- Decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, *Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136*;
- Decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39 *Disposizioni in materia di inconferibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, a norma dell'articolo 1, commi 49 e 50, della legge 6 novembre 2012, n. 190*;
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62 *Regolamento recante codice di comportamento dei dipendenti pubblici, a norma dell'articolo 54 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165*;
- Decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 *Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni*;
- Decreto legislativo 10 marzo 2023, n. 24, *Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali*;
- Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante il nuovo "Codice dei contratti pubblici";
- Decreto Legislativo 31 dicembre 2024, n. 209, *Disposizioni integrative e correttive al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36*;

ALTRE FONTI

- "Codice di comportamento del personale del Sistema Regione, degli Enti pubblici vigilati e delle Società partecipate dalla Regione Autonoma della Sardegna", Allegato alla Delibera della Giunta regionale n. 68/15 del 31.12.2025, adottato dall'Amministrazione ai sensi dell'articolo 54, comma 5, del D.lgs. 30 marzo 2001, n. 165;

- Consulta su Amministrazione Trasparente – Atti generali - Documenti di programmazione strategico gestionale il vigente Piano Integrato di Attività e Organizzazione della Regione Autonoma della Sardegna approvato ai sensi dell'Art. 6 del Decreto Legge 9 giugno 2021, n. 80 come convertito dalla Legge 6 agosto 2021, n. 113 e s.m.i.;
- Piano Nazionale Anticorruzione (PNA) 2025 emanato dall'Autorità Nazionale Anticorruzione e dalla stessa approvato con Delibera n. 19 del 28 gennaio 2026;
- Piano Nazionale Anticorruzione (PNA) 2022 emanato dall'Autorità Nazionale Anticorruzione e dalla stessa approvato con Delibera n. 7 del 17 gennaio 2023 ed il Piano Nazionale Anticorruzione, Aggiornamento 2023 PNA 2022, Delibera n. 605 del 19 dicembre 2023;
- Linee guida Whistleblowing adottate dall'Autorità Nazionale Anticorruzione con Delibera n. 311 del 12 luglio 2023;
- Linee Guida n. 1 in tema di c.d. divieto di *pantouflage* – art. 53, comma 16-ter, d.lgs. 165/2001, adottate dall'Autorità Nazionale Anticorruzione con Delibera n. 493 del 25 settembre 2024;
- Delibera G.R. del 02 ottobre 2024, n. 38/6, Adozione della “Direttiva in materia di astensione e conflitto di interessi” applicabile al sistema Regione. L.R. 20 ottobre 2016, n. 24, art. 23;
- Delibera G.R. del 23 dicembre 2024, n. 52/10, Adozione delle Linee guida regionali per la tutela del dipendente che segnala violazioni di disposizioni normative nazionali o dell'Unione Europea (c.d. whistleblower). D.Lgs. 10 marzo 2023, n. 24.

ALLEGATO 18

Schemi di rendicontazione dati economici, patrimoniali e gestionali

Si riportano di seguito gli schemi di rendicontazione dei dati economici, patrimoniali e gestionali che costituiscono gli annessi al confronto PEF-CER. Le Parti, previa condivisione, possono apportare eventuali modifiche agli schemi riportati di seguito.

Annesso 1 – Schemi di Contabilità Regulatoria e Relazione Illustrativa	1
Annesso 2 – CER in forma analitica	1
Annesso 3 – Dati patrimoniali e finanziari vista ART – calcolo del CIN	4
Annesso 4 – Dati patrimoniali e finanziari – Cash Flow	5
Annesso 5 – dati patrimoniali e finanziari – WACC	5
Annesso 6 – Calcolo del costo di riferimento del gasolio.....	5
Annesso 7 – Report del personale.....	6
Annesso 8 – Indicatori operativi	6
Annesso 9 – Report Ammortamenti.....	6
Annesso 10 – Produttività del materiale rotabile	7
Annesso 11 – Prezzo medio del gasolio MASE.....	7
Annesso 12 – Report autoservizi	8
Annesso 13 – Report investimenti.....	8
Annesso 14 – Report indicatori ART	9

Annesso 1 – Schemi di Contabilità Regulatoria e Relazione Illustrativa

Schemi di contabilità regulatoria di riferimento sono riportati nella delibera ART n. 120/2018 e s.m.i.

Annesso 2 – CER in forma analitica

Schema di Conto Economico analitico classificato per processo, con indicazione degli elementi costituenti dei Ricavi Operativi, dei Costi di Processo, del Margine Operativo Lordo, del Risultato Operativo Ordinario, del Risultato Operativo e del Risultato Netto.

<i>Valori in Mgl €</i>	CER
Ricavi da Mercato	
Ricavi da Contratto di Servizio	
Altri Ricavi e Prestazioni	
Ricavi Operativi	
Accesso Infrastruttura	

Pedaggio	
Energia	
Altri Costi Operativi di Processo	
Gestione Circolazione	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	
Gasolio	
Scambi Interregionali (Gasolio)	
Autoservizi	
Assicurazioni	
Altri Costi Operativi di Processo	
Condotta	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	
Altri Costi Operativi di Processo	
Servizi di Bordo	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	
Altri Costi Operativi di Processo	
Gestione Equipaggi	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	
Altri Costi Operativi di Processo	
Manovra	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	
Altri Costi Operativi di Processo	
Manutenzione	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	
Materiali	
Manutenzione Beni Mobili	
Servizi di Pulizia + Appaltati	
Altri Costi Operativi di Processo	
Ribaltamenti da Full Cost (Costi Operativi)	
Ingegneria	
Altri Costi Operativi di Processo	
Commerciale	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	

Provvigioni Agenzie	
Servizi Accessori Alla Circolazione (Assistenza disabili)	
Servizi Amministrativi ed Informatici	
Canoni di Locazione	
Costi di Manutenzione, Pulizia Biglietterie e Raccolta Incassi	
Altri Costi Operativi di Processo	
Staff	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	
Costi Interdivisionali vs Corporate	
Canoni di Locazione	
Servizi Amministrativi ed Informatici	
Facilities	
Altri Costi Operativi di Processo	
Ribaltamenti da Full Cost (Costi Operativi)	
Staff Industriale	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	
Costi Interdivisionali vs Corporate	
Canoni di Locazione	
Servizi Amministrativi ed Informatici	
Facilities	
Altri Costi Operativi di Processo	
Staff Commerciale	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	
Costi Interdivisionali vs Corporate	
Canoni di Locazione	
Servizi Amministrativi ed Informatici	
Altri Costi Operativi di Processo	
Staff Supporto	
Costo del Lavoro	
<i>da Personale Assegnato</i>	
<i>da Altri Costi collegati al Personale</i>	
Costi Interdivisionali vs Corporate	
Canoni di Locazione	
Servizi Amministrativi ed Informatici	
Facilities	
Altri Costi Operativi di Processo	
Ribaltamenti da Full Cost (Costi Operativi)	
Security	
Altri Costi Operativi di Processo	
Altri Processi	
Costi di Processo	

EBITDA - Margine Operativo Lordo	
Ammortamento Materiale Rotabile	
<i>da Asset di Proprietà</i>	
Altri Ammortamenti	
Ammortamenti	
<i>di cui Ribaltamenti Ammortamenti</i>	
Risultato Operativo Ordinario	
Svalutazioni e Perdite (Riprese) di Valore	
Accantonamenti per Rischi e Oneri	
Risultato Operativo (EBIT)	
Proventi e Oneri Finanziari	
Risultato Netto	

Annesso 3 – Dati patrimoniali e finanziari vista ART – calcolo del CIN

Schema di rendicontazione dei dati patrimoniali e calcolo del Capitale Investito Netto, con indicazione degli elementi costituenti del Capitale Circolante, del Capitale Immobilizzato, dei Contributi in Conto impianti, Totale fondi e del Capitale Investito Netto.

DATI DI STATO PATRIMONIALE	CER	CER Normalizzato
Circolante:		
Rimanenze		
+ attività		
di cui da CdS		
- passività		
Altre attività nette		
circolante netto		
Capitale immobilizzato:		
+ Materiale Rotabile		
+ fabbricati e terreni impianti e macchinari		
+ immobilizzazioni immateriali		
+ altri beni (self service, software, mobili e arredi, cell, etc)		
Totale Capitale Immobilizzato		
Contributi in conto impianti		
Altri fondi (dettaglio per categorie):		
- FONDO TFR*		
- ALTRI FONDI		
Totale fondi		

Capitale Investito Netto		
Ragionevole utile (WACC)		

Annesso 4 – Dati patrimoniali e finanziari – Cash Flow

Schema di rendicontazione dei dati patrimoniali, con indicazione del Cash Flow Operativo, del Delta circolante e altri fondi, dei nuovi investimenti e del Cash Flow Unlevered.

Cash Flow	CER	CER (PROFORMA)
Cash Flow Operativo (EBITDA-imposte)		
Delta circolante e altri fondi		
Capex		
Cash flow Unlevered		
Terminal Value (CIN finale)		
Free Cash Flow		

Annesso 5 – dati patrimoniali e finanziari – WACC

Schema di rendicontazione dei dati patrimoniali con indicazione del rendimento del CIN (WACC).

Rendimento del CIN (WACC)					
ANNO	2026	2027	2028	2029	2030
PEF					
CER CONSUNTIVO					

Annesso 6 – Calcolo del costo di riferimento del gasolio

Schema sintetico del costo di riferimento del gasolio, comprensivo delle percorrenze distinte per flotta, dei relativi consumi e del costo del gasolio da trazione stimato sulla base del prezzo medio nazionale di riferimento.

Tipo rotabile	km	litri	percorrenze controlli tecnici e fiscali	consumo medio ponderato anno precedente	prezzo medio gasolio	Costo di riferimento

Annesso 7 – Report del personale

Report sintetico con indicazione del numero medio di addetti annui (FTE) e costo medio annuo per addetto per ciascuno dei processi.

Categoria	Numero di addetti (FTE)	Costo Medio Annuo	Personale Assegnato
Condotta			
Scorta			
Gestione Equipaggio			
gestione Circolazione			
Manutenzione			
Pulizia			
Manovra			
Commerciale			
Staff			
Totale			

Annesso 8 – Indicatori operativi

Report degli indicatori operativi, calcolati sui dati di consuntivo.

DR Sardegna	Cons 2026	Cons 2027	Cons 2028	Cons 2029	Cons 2030
Treni Km (mgl)					
Velocità Commerciale					
Ore Commerciali (mgl)					
Eventi Treno (mgl)					
Viaggiatori Km (mln)					
Posti Km (mln)					
Load Factor (%)					
Carico Medio					
Bus*km					

Annesso 9 – Report Ammortamenti

Report sintetico del parco dei rotabili e degli altri asset per la produzione dei servizi oggetto del contratto, “Ammortamenti” in formato identico a quello inviato in allegato alle attestazioni ART.

Famiglia	Compatibilit�� Commercial e	Valore di Acquisto	Fondo Ammortamento	Valore Netto	Ammortamento Registrato Dicembre	Numero Rotabili	Numero Convogli
Mezzi Leggeri							
Parco Obsoleto							

Veicoli di Servizio Speciale							
Totale DR Sardegna							
DI CUI CICLICA							
Totale complessivo							
Famiglia	Sottofamiglia	Valore di Acquisto	Fondo Ammortamento	Valore Netto	Ammortamento Registrato Dicembre	Numero Rotabili	Numero Convogli
Impianti, Terreni, Fabbricati, mobili d'ufficio							
Famiglia	Sottofamiglia	Valore di Acquisto	Fondo Ammortamento	Valore Netto	Ammortamento Registrato Dicembre	Numero Rotabili	Numero Convogli
full cost							

Annesso 10 – Produttività del materiale rotabile

Report analitico delle percorrenze effettuate da ciascuna flotta di rotabili, con indicazione del tipo di materiale rotabile, della composizione, del numero di unità in dotazione e dei chilometri annui percorsi in servizio e fuori servizio.

Tipo Materiale Rotabile	Composizione	N.Unità	Km annui percorsi in servizio	km annui percorsi fuori servizio	km annui totali
Minuetto Diesel					
ATR 220 Swing					
ATR 365					
ATR 465					
HTR 412 Blues					

Annesso 11 – Prezzo medio del gasolio MASE

Tabella illustrativa del prezzo medio del gasolio estratta dal portale dell'Osservatorio del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) disponibile all'indirizzo

<https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/open-data>

con indicazione del mese, del prezzo industriale, dell'eventuale accisa e del prezzo al consumo, utilizzati per il calcolo del prezzo di riferimento €/litro.

Mese	Prezzo industriale	Iva	Accisa	Accisa 30%	Prezzo al consumo	Prezzo di riferimento per 1000 litri	di prezzo di riferimento/litro
Gennaio							
Febbraio							
Marzo							
Aprile							
Maggio							
Giugno							
Luglio							
Agosto							
Settembre							
Ottobre							
Novembre							
Dicembre							
MEDIA							

Annesso 12 – Report autoservizi

Report analitico sugli autoservizi attivati nel corso dell'anno, comprensivi di:

-Elenco delle corse programmate da orario

- Elenco corse sostituite con bus emergenziali: motivazione, posti offerti, orari e attestazioni dell'impresa automobilistica;

- Dettaglio delle variazioni rispetto al programma di esercizio degli autoservizi programmabili.

Autoservizi programmati in orario					
Tipologia di servizio	N° BUS	BUS*KM	€*KM	€ TOT	Note

Autoservizi programmabili e scorte calde					
Tipologia di servizio	N° BUS	BUS*KM	€*KM	€ TOT	Note

Autoservizi emergenziali e scorte calde					
Tipologia di servizio e causa attivazione	N° BUS	BUS*KM	€*KM	€ TOT	Note

Annesso 13 – Report investimenti

Report sullo stato di realizzazione degli investimenti con l'indicazione degli investimenti realizzati nell'anno rispetto alla previsione del PEF, la consuntivazione degli indicatori di monitoraggio richiamati nell'annesso 2 della delibera n.120/2018 e con una relazione che illustri i motivi di eventuali ritardi;

Categoria	previsionale	consuntivo	% completamento
Nuovo materiale rotabile			
ciclica			
Impianti			
revamping			
Tecnologie			
informatica			
Totale			

Annesso 14 – Report indicatori ART

Trasmissione dei KPI operativi di monitoraggio, comprensivi degli indicatori tecnico-gestionali e qualitativi utilizzati per la verifica delle prestazioni contrattuali del servizio, con indicazione degli indicatori di efficacia, efficienza e monitoraggio previsti dalla regolazione ART, comprensivi degli indicatori economici, utilizzati per la verifica delle prestazioni contrattuali del servizio.

Indicatore ART	indicatore PEF	indicatore consuntivo
Costo operativo per treno-km		
Costo operativo per posto-km		
Costo operativo per passeggero-km		
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni		
Costi Manutenzione per treno-km		
Costi Manutenzione per costi operativi		
Ricavi da Traffico per treno km		
Ricavi da Traffico per posto-km		
Ricavi da Traffico per passeggero-km		
Ricavi totali per treno-km		
Ricavi totali per posto-km		
Ricavi totali per passeggero-km		
Costo del lavoro totali per numero addetti totali		
Treni-km per numero addetti operativi		
Treni-km per numero addetti totali		