

	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE e TERRITORIO	
territorio@regione.fvg.it territorio@certregione.fvg.it	tel + 39 040 377 4726 I - 34133 Trieste, via Carducci 6

Relazione di affidamento (Delibera Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019).

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del regolamento (CE) 1370/2007 (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, articolo 34 comma 20 convertito con Legge 17 dicembre 2012, n. 221).

**Delibera Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) 154/2019 - Titolo I, Capo I, Misura 2**

L'Ente Affidante redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'Ente Affidante e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate.

**D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, articolo 34 comma 20 convertito con Legge 17 dicembre 2012, n. 221**

Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'Ente Affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste

## Sommario

<b>1.0</b>	<b>Premessa e sintesi preliminare .....</b>	<b>2</b>
1.1	Informazioni di sintesi .....	3
1.2	Soggetto responsabile della compilazione.....	3
<b>2.0</b>	<b>Quadro normativo di riferimento .....</b>	<b>4</b>
<b>3.0</b>	<b>Descrizione della situazione attuale e del contesto del nuovo affidamento del servizio ...</b>	<b>5</b>
<b>4.0</b>	<b>Caratteristiche del servizio ed obblighi di servizio pubblico .....</b>	<b>7</b>
4.1	Caratteristiche del nuovo affidamento.....	7
4.2	Equilibrio economico-finanziario, efficacia ed efficienza del nuovo affidamento.....	10
4.3	Obblighi di servizio pubblico .....	11
<b>5.0</b>	<b>Considerazioni conclusive .....</b>	<b>12</b>
<b>6.0</b>	<b>Fonti e collegamenti utili.....</b>	<b>12</b>

### 1.0 Premessa e sintesi preliminare

La presente Relazione di affidamento, predisposta ai sensi della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (nel seguito ART) n. 154/2019 unitamente alla relazione di cui all'art. 34, comma 20, del D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, in riferimento alla procedura di affidamento diretto all'Impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. del nuovo contratto decennale dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario nel territorio della Regione Friuli Venezia Giulia (nel seguito Regione), dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta, della determinazione degli obblighi di servizio pubblico, delle relative compensazioni, dei criteri e della verifica della sostenibilità finanziaria del contratto.

Nella tabella seguente viene riportato un quadro delle informazioni di sintesi dell'affidamento.

### 1.1 Informazioni di sintesi

Oggetto dell'affidamento	Servizio di trasporto ferroviario passeggeri regionale sulle relazioni di traffico di competenza della Regione
Ente affidante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direzione centrale Infrastrutture e Territorio
Tipo di affidamento	Contratto di servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto (articolo 5, paragrafo 6 Regolamento CE 1370/2007)
Durata dell'affidamento	10 anni
Nuovo affidamento o adeguamento di servizio già affidato	La relazione riguarda un nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Intero territorio regionale e collegamenti Trieste-Venezia e Trieste-Udine-Venezia

### 1.2 Soggetto responsabile della compilazione

Nominativo	dott. Marco Padrini
Ente di riferimento	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direzione centrale Infrastrutture e Territorio
Area/Servizio	Servizio trasporto pubblico regionale e locale
Telefono	040 3774514
Email	marco.padrini@regione.fvg.it
Data di redazione	Novembre 2021

## 2.0 Quadro normativo di riferimento

Si riportano nel seguito i principali riferimenti legislativi relativi al settore del trasporto pubblico locale, atti a definire il contesto normativo in cui si inquadra lo specifico servizio pubblico oggetto dell'affidamento.

Il Regolamento (CE) 1370/2007, come modificato dal Regolamento (UE) 2338/2016, rappresenta il riferimento principale in ambito comunitario. Tale Regolamento consente, al momento, l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, a meno di uno specifico divieto previsto dalla legislazione nazionale (art. 5, paragrafo 6) e per una durata non superiore a 10 anni (articolo 8, paragrafo 2).

Secondo lo stesso Regolamento, la Regione ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri se tale aggiudicazione risulta giustificata dalle caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati e qualora il nuovo contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico precedente.

In ambito nazionale la materia del trasporto pubblico locale è normata dal D.Lgs. 422/1997; tale decreto ha previsto il conferimento alle Regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale.

Si riporta nel seguito il quadro dei riferimenti comunitari e nazionali (a titolo descrittivo e non esaustivo):

- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i Regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, come modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016.
- Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" (cd. Decreto Burlando).
- Decreto legislativo 1 aprile 2004, n. 111, recante "Norme in attuazione dello Statuto Speciale della regione Friuli Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e di trasporti".
- D.L. 138 del 18/08/2011 e s.m.i. (art. 3-bis "Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali").
- D.L. 201 del 6/12/2011, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011 n. 217 (art. 37, istituzione Autorità di Regolazione dei Trasporti, ART).
- D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221 (articoli 34, commi 20 e 21 e 34-octies).
- D.Lgs. 15 luglio 2015, n. 112 recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico".
- Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante "Codice dei contratti pubblici".
- Decreto-Legge 24 aprile 2017, n. 50, recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo", convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96 (articolo 27 "Misure sul trasporto pubblico locale" e art. 48 "Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale").
- Legge 30 dicembre 2020, n. 178, articolo 1, commi 683-687 recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e Bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023".
- Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti - ART n. 49/2015 "Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento".

- Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti - ART n. 48/2017 "Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012".
- Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti - ART n. 16/2018 "Atto di regolazione recante 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".
- Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti - ART n. 120/2018 "Atto di regolazione recante metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale".
- Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti - ART n. 154/2019 "Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 127/2017".
- Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti - ART n. 33/2021 "Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019".

In ambito regionale i principali riferimenti normativi ed attuativi del servizio TPL su ferrovia sono i seguenti.

- Legge regionale n. 23 del 20 agosto 2007 recante "Attuazione del decreto legislativo n. 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità".
- Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL), approvato con decreto del Presidente della Regione n. 80 del 15 aprile 2013.
- Delibera di Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia n. 2188 del 23 novembre 2018 recante "L.R. 23/2007. Articoli 17 e 40. Affidamento dei servizi ferroviari regionali. Determinazioni".
- Accordo Quadro sottoscritto tra la Regione e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 3 febbraio 2016, ai sensi dell'art. 23, comma 5, D.Lgs. 112/2015, per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria.
- Protocollo d'Intesa sottoscritto tra Regione e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 22 novembre 2016 per lo sviluppo delle infrastrutture, dell'accessibilità ai servizi ferroviari di interesse regionale compreso il trasporto transfrontaliero e Addendum n. 1 al Protocollo d'Intesa di data 23 aprile 2018.

### **3.0 Descrizione della situazione attuale e del contesto del nuovo affidamento del servizio**

La competenza in materia di servizi di trasporto pubblico locale è stata acquisita dalla Regione nel 2004, a seguito del trasferimento dallo Stato di "tutte le funzioni di programmazione ed amministrative in materia di servizi pubblici di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità di trasporto effettuate" (rif. Decreto Legislativo n. 111/2004).

I collegamenti ferroviari di interesse per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale ferroviario si estendono fino al nodo di Venezia Mestre e comprendono:

- servizi regionali (convenzionalmente definiti "*puri*"), con percorso che si sviluppa interamente all'interno del territorio della Regione, svolti sulla rete di proprietà statale, gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), compresi i servizi transfrontalieri per la tratta di competenza (fino al confine nazionale);
- servizi interregionali (convenzionalmente definiti "*condivisi*" e "*indivisi*"), svolti sulla rete di proprietà statale gestita da RFI, che estendono il loro percorso fino al nodo di Venezia Mestre e Venezia S. Lucia.

Per i treni regionali (servizi cosiddetti *puri*) e per parte dei treni interregionali (servizi cosiddetti *condivisi*, fino alle stazioni convenzionali di confine, Sacile e Portogruaro) la contrattualizzazione con le imprese ferroviarie incaricate dello svolgimento del trasporto fa capo alla Regione (per i servizi *condivisi* nella tratta in territorio veneto fa capo alla Regione

Veneto). I servizi puri e i servizi condivisi di competenza regionale (fino alle stazioni di confine) sono gestiti da Trenitalia S.p.A. sulla base di un affidamento diretto disciplinato dalla *Convenzione Rep 9146 del 9 maggio 2009*, ad oggi in regime di proroga al 31/12/2021 ex art. 5, comma 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

A partire dal 2009, l'offerta di trasporto in termini di monte chilometrico annuo si è mantenuta costante e pari a circa 2,9 mln treni-km; successivamente è stato messo in atto un graduale potenziamento dell'offerta che ha portato, a partire dal 2019, ad un incremento di circa 600.000 treni-km.

Il servizio della maggior parte dei treni interregionali (collegamenti Trieste-Venezia e Trieste-Udine-Venezia, servizi cosiddetti "indivisi") è disciplinato dal Contratto di Servizio statale. Con la legge di bilancio n. 178 del 30 dicembre 2020, articolo 1, comma 686, è previsto il trasferimento alla Regione di tutti i servizi *indivisi* a partire dal 1 gennaio 2022; il trasferimento delle risorse necessarie alla realizzazione di tali servizi e al rinnovo del materiale rotabile è disciplinato da uno specifico Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili e la Regione.

Il trasferimento dei servizi cosiddetti *indivisi* alla Regione a partire dal 1 gennaio 2022 non modifica il volume d'offerta complessivo ma consente una gestione diretta, nell'ambito del medesimo contratto di servizio, di ulteriori 2,4 mln di treni-km che, ad oggi, permangono nella competenza dello Stato.

Le determinazioni in merito al nuovo affidamento dei servizi ferroviari regionali sono state formulate dalla Giunta Regionale con la Delibera n. 2188/2018. Sono in corso le attività di formalizzazione degli atti correlati al trasferimento dei servizi *indivisi* che integreranno il contesto delineato dalla citata delibera n. 2188/2018.

La Regione, tenuto conto dell'evoluzione del quadro normativo comunitario (modifica del Regolamento n. 1370/2007) e dell'adozione di criteri e di misure regolatorie per il raggiungimento di obiettivi di efficienza ed economicità anche nell'affidamento diretto dei servizi ferroviari, ha ritenuto di avviare le attività propedeutiche all'affidamento diretto di detti servizi ex art. 5, paragrafo 6, del Regolamento n. 1370/2007 e s.m.i.

La Giunta Regionale ha elencato alcuni indirizzi per il nuovo affidamento, quali in particolare il miglioramento della qualità dei servizi e dell'efficienza degli stessi, il rinnovo del parco rotabile, degli impianti manutentivi e delle tecnologie di bigliettazione e di informazione ai viaggiatori, l'attuazione di sinergie con il gestore dei servizi automobilistici su bacino unico regionale. E' inoltre stato previsto un incremento massimo dei volumi d'offerta del 10%, con la previsione quindi del raggiungimento di circa 3,85 mln di treni-km/anno (al netto dei servizi cosiddetti "indivisi").

Gli indirizzi sopra riportati si inseriscono in una impostazione complessiva dell'offerta del servizio ferroviario caratterizzata da un orario regolare e ripetitivo nell'arco della giornata (cadenzamento), coerente con le previsioni del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, con l'obiettivo di favorire l'integrazione tra servizi attraverso coincidenze sistematiche nei nodi della rete posti sulla confluenza di più linee.

La Regione ha provveduto alla pubblicazione dell'Avviso di preinformazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 13/12/2019 ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Regolamento n. 1370/2007 (riferimento GU/S S241 del 13/12/2019 -593522-2019-IT), nel quale è previsto l'affidamento diretto, ex art. 5, paragrafo 6, del Regolamento n. 1370/2007, quale la modalità di affidamento prescelta per l'appalto del servizio ferroviario di trasporto pubblico di durata decennale in Regione.

Valutato il contesto generale e i contenuti della proposta commerciale formulata dalla società Trenitalia, si è avviato il confronto con la stessa, finalizzato alla stesura di tutti gli elaborati necessari alla stipula del contratto di servizio, in coerenza con il quadro regolatorio fornito da ART, tenuto conto anche delle previsioni della legge 178/2020 in riferimento al trasferimento alla Regione dei servizi cosiddetti "indivisi", del contesto determinatosi a seguito della situazione emergenziale provocata dalla pandemia Covid-19 e delle opportunità derivanti dai finanziamenti direttamente o indirettamente correlati al PNRR e dalle complessive politiche di rinnovo del materiale rotabile ferroviario.

Con nota n. 001120/2021 del 27/01/2021 l'ART ha espresso il proprio parere favorevole ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della propria delibera n. 48 del 30 marzo 2017 relativamente al documento predisposto dalla Regione con il quale si è individuato un unico bacino di mobilità di scala regionale per l'affidamento dei servizi ferroviari regionali sulla rete nazionale in concessione a RFI.

La stessa Autorità con nota n. 0003180/2021 del 12/03/2021 ha inviato alla Regione i valori di cui alla propria delibera n. 120/2018, Misura 2(4,a), assunti come riferimento e come termini di confronto per la fissazione rispettivamente di obiettivi di efficienza ed efficacia nell'affidamento del nuovo contratto di servizio.

#### **4.0 Caratteristiche del servizio ed obblighi di servizio pubblico**

In questa sezione viene descritto il servizio oggetto dell'affidamento, con riferimento ai seguenti obiettivi:

- descrizione del servizio, delle sue componenti e della modalità di erogazione del servizio;
- indicazione degli assetti gestionali e tecnico-economici richiesti per il conseguimento degli obiettivi.

#### **4.1 Caratteristiche del nuovo affidamento**

Il servizio ferroviario regionale si svolge sulla rete in concessione a RFI lungo tre linee principali elettrificate (Linea 13: Trieste – Venezia via Portogruaro, Linea 14: Trieste – Udine – Venezia, Linea 15: Trieste – Cervignano – Udine – Carnia – Tarvisio) e due linee secondarie non elettrificate (Linea 233: Sacile – Maniago, Linea 236: Casarsa – Portogruaro). Sulle linee 13 e 14 fino al nodo di Venezia Mestre/Venezia S. Lucia si svolgono, oltre ai già citati servizi puri e condivisi, i servizi cosiddetti "indivisi" che saranno anch'essi inseriti nel nuovo contratto. Il perimetro dei servizi contrattualizzati si estende quindi oltre i confini regionali.

Il perimetro contrattuale comprende inoltre i servizi transfrontalieri con la Slovenia (realizzati in collaborazione con l'impresa ferroviaria slovena SZ), limitatamente alla tratta interna al territorio regionale, fino alla stazione di Villa Opicina (TS).

Il nuovo contratto di servizio di durata decennale (2022-2031) prevede una percorrenza chilometrica di circa 5,9 milioni treni-Km nel primo anno, ed un incremento a partire dal secondo anno di 350.000 treni-Km, per un monte chilometrico complessivo costante a partire dal secondo anno di circa 6,25 milioni treni-Km. Il numero di treni programmati nella giornata tipo feriale è pari a poco meno di 200 treni/giorno, di cui 36 cosiddetti "indivisi".

A partire dal 2022 ed in coerenza con l'art. 34-octies del DL 179/2012, i servizi automobilistici programmati in sostituzione del servizio ferroviario, attualmente contrattualizzati da Trenitalia S.p.A., saranno realizzati dalla società affidataria del contratto TPL su gomma, al fine di garantire una maggiore efficienza dei servizi resi. Restano invece in capo all'impresa ferroviaria i servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari, da attivare in caso di soppressione parziale o totale delle corse.

L'incremento delle percorrenze a partire dal secondo anno del contratto (2023) non trova al momento una definizione puntuale in termine di servizi resi, sia per motivi contingenti (incertezza sulle tempistiche della riapertura della linea Maniago-Gemona), sia per poter disporre, nel primo periodo di affidamento, di un più ampio margine di flessibilità nella pianificazione dei servizi, in funzione delle esigenze di mobilità che dovessero emergere, anche tramite confronto con i viaggiatori. Tra i possibili obiettivi che si intendono valutare ai fini dell'allocazione delle percorrenze chilometriche incrementali si riportano:

- nuovi collegamenti a parziale completamento dello schema di offerta di tipo cadenzato;
- il potenziamento del servizio sulla tratta Sacile – Maniago e la sua estensione fino a Gemona, anche per fasi, non appena sarà completata la riapertura della linea;
- la riattivazione di alcune fermate nella tratta Portogruaro-Trieste e Gorizia-Udine, con la previsione nel primo caso di un nuovo collegamento dedicato (lento);
- nuovi collegamenti o modifiche a servizi esistenti a seguito di confronto con i viaggiatori.

I dati rilevati di viaggiatori-km relativi ai servizi contrattualizzati dalla Regione registrano un continuo aumento fino al 2019 (intervallo 2017-2019, da 4,4 a 5,1 milioni di passeggeri/anno per i servizi del contratto regionale, da 5,9 a 6,1 milioni di passeggeri/anno per i servizi indivisi). Le frequentazioni del 2020 e del 2021 non risultano significative a causa delle limitazioni imposte dalla pandemia di Covid-19.

La distribuzione oraria evidenzia, nel giorno di punta (feriale invernale), una forte concentrazione di domanda in partenza nell'intervallo 6.45÷8.00. Nella fascia di morbida 9-13, l'attivazione di nuovi servizi ferroviari, già richiesti dall'utenza per il soddisfacimento di esigenze di mobilità non sistematiche, non risulta di facile attuazione a causa delle fasce IPO (interruzioni programmate in orario) stabilite da RFI.

Un ruolo significativo per l'incremento dell'attrattività del trasporto ferroviario è svolto da un sistema di integrazione modale e tariffaria con le altre modalità di trasporto su scala regionale (in particolare con il trasporto su gomma). Attualmente il sistema tariffario risulta sostanzialmente allineato tra le modalità di trasporto ferroviario e automobilistico sia per i titoli di corsa semplice che per gli abbonamenti. Il nuovo contratto dei servizi automobilistici su bacino unico regionale, unitamente a quanto sarà definito all'interno del nuovo contratto con Trenitalia, consentirà nel periodo di vigenza contrattuale del nuovo affidamento dei servizi ferroviari miglioramenti significativi nell'integrazione tariffaria ferro-gomma, non solo nel contesto regionale, ma anche in relazione ai collegamenti ferroviari verso il nodo di Venezia-Mestre, centro di interscambio con i servizi della lunga percorrenza ferroviaria.

Il sistema tariffario afferente al nuovo contratto ferroviario comprenderà inoltre agevolazioni o particolari formule tariffarie, riferite a studenti o ad altre categoria di viaggiatori, finalizzate quest'ultime anche a migliorare l'attrattività e l'utilizzo dei servizi ferroviari, anche integrati ad altre modalità.

Il programma di esercizio del nuovo contratto è coerente con l'Accordo Quadro sottoscritto ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 112/2015 tra la Regione e RFI nel 2016; tale Accordo definisce la capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria per l'espletamento dei servizi ferroviari di competenza regionale ed il quadro evolutivo della rete. Ad oggi l'Accordo Quadro è in fase di aggiornamento in considerazione dell'acquisizione dei servizi "indivisi" e del citato incremento del 10% del monte chilometrico annuo. Inoltre, nel rispetto della Delibera ART 16/2018, lo stesso Accordo sarà accompagnato da un nuovo allegato, "Allegato G", inerente gli standard di qualità del servizio da garantire da parte del gestore delle stazioni/fermate interessate dal servizio di trasporto pubblico.

L'Accordo Quadro, in aggiornamento, si compone di vari elaborati che individuano:

- I parametri caratteristici utili a determinare la capacità di infrastruttura da assegnare al servizio di trasporto (in funzione delle caratteristiche dei materiali e delle linee, della periodicità, delle fermate);
- La capacità da assegnare e l'incremento della capacità (scenario a tendere a partire dal 2023, l'anno del contratto);
- I servizi resi dal gestore dell'infrastruttura;
- Il valore stimato del pedaggio a carico della Regione, ente affidante, in quanto costo cosiddetto "passante" per l'impresa ferroviaria;
- Gli scenari di sviluppo del servizio su rete RFI subordinati a interventi infrastrutturali e/o tecnologici programmati da RFI;
- Le condizioni minime di qualità dei servizi erogati da RFI nelle stazioni/fermate ed il relativo monitoraggio.

La velocità commerciale media su tutte le relazioni del Programma di Esercizio (elettrificate e non, a singolo o doppio binario) è pari a circa 67 Km/h.

Il servizio ferroviario è svolto attraverso rotabili di tipo tradizionale (carrozze "Medie distanze" e Vivalto con locomotore E464) e da elettrotreni leggeri quali Minuetto (10) e mezzi di proprietà della Regione (12 elettrotreni CAF).

Il 48% dei servizi è svolto con materiale trainato di tipo tradizionale (soprattutto nei servizi interregionali Trieste – Venezia via Portogruaro, Trieste – Udine – Venezia e Udine – Venezia).

Il materiale leggero viene usato per i servizi puri della Regione e per i servizi transfrontalieri Italia – Slovenia.

Sulle linee Casarsa-Portogruaro e Sacile-Maniago, non elettrificate, viene necessariamente utilizzato il materiale Minuetto diesel.

Nel corso del nuovo contratto di servizio sono previsti rilevanti investimenti da parte di Trenitalia sia in materiale rotabile che in dotazioni infrastrutturali. Nello specifico gli investimenti messi in atto da parte dell'impresa affidataria, che trovano riflesso nel Piano Economico finanziario (PEF) in termini di ammortamento e di remunerazione del capitale investito, ammontano a 266,4 mln di euro, così suddivisi:

- 137,0 mln di euro per il rinnovo della flotta;
- 41,6 mln di euro per gli impianti (in particolare per la nuova officina di Trieste Centrale);
- 15,1 mln di euro per il revamping della flotta esistente;
- 4,1 mln di euro per sviluppi informatici;
- 11,0 mln di euro per nuove tecnologie;
- 57,7 mln di euro manutenzione ciclica dei treni.

Alle risorse investite da Trenitalia in materiale rotabile, pari a 137 mln di euro, si aggiunge la contribuzione statale finalizzata al rinnovo della flotta, sia nell'ambito del trasferimento dei servizi indivisi, per un importo pari a 97,5 mln euro, sia nell'ambito di ulteriori finanziamenti per un importo di 33,8 mln di euro. I finanziamenti statali, per un importo complessivo pari a 131,3 mln euro, unitamente alle risorse investite da Trenitalia (e dunque considerate nell'ambito del PEF), consentono di proseguire nel percorso di rinnovo del parco mezzi, già avviato dalla Regione con l'acquisto degli elettrotreni CAF (ETR 563 e ETR564) concessi in comodato d'uso all'impresa ferroviaria. Il rinnovo della flotta prevede l'acquisto di 14 elettrotreni "Rock" a 6 casse (in sostituzione delle composizioni di tipo MD "medie distanze" con una disponibilità di 700 posti a sedere, circa il 12% in più della composizione MD a 7 casse) e 11 treni ibridi trimodali "Blues" a 4 casse (in sostituzione dei 5 Minuetto elettrici e dei 5 Minuetto diesel). L'utilizzo dei mezzi ibridi consente in generale una maggiore flessibilità di utilizzo dovuta alle diverse fonti di alimentazione (elettrico-diesel-batterie) e per l'impresa ferroviaria vantaggi gestionali che si traducono in efficientamento dei costi.

Alcune composizioni di tipo "medie distanze" saranno mantenute e adattate al trasporto biciclette, al fine di soddisfare la crescente domanda di mobilità di tipo turistico lungo le ciclovie che attraversano il territorio regionale.

Il numero annuo di posti offerti sarà incrementato a seguito dell'entrata in servizio del nuovo materiale rotabile, che potrà garantire inoltre elevati standard in termini di comfort e di dotazioni tecnologiche di bordo quali dispositivi conta passeggeri, videosorveglianza live, wi-fi e porta biciclette. I nuovi treni risultano inoltre accessibili ai passeggeri a mobilità ridotta.

Nel contratto sono riportati gli obblighi e le modalità con cui la società affidataria, prima della scadenza del 2031, trasmette le informazioni utili alla Regione per il successivo affidamento, tra cui l'elenco dei beni strumentali allo svolgimento del servizio e l'elenco dei beni essenziali/indispensabili, secondo le disposizioni regolatorie vigenti.

Per i dodici rotabili di proprietà regionale, con il nuovo affidamento sarà stipulato un nuovo contratto di comodato d'uso, in cui l'impresa ferroviaria si impegna per l'intero periodo contrattuale all'utilizzo dei mezzi esclusivamente per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario regionali, anche in qualità di soggetto responsabile della manutenzione (SRM).

L'acquisto dei nuovi rotabili consente un miglioramento anche in termini di regolarità e puntualità del servizio. A tal riguardo nel nuovo contratto trovano piena attuazione le misure di regolazione di cui alla Delibera ART 16/2018 al fine della verifica del rispetto delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico. Gli indicatori e i relativi livelli minimi interessano i seguenti parametri: offerta di posti, puntualità e regolarità, informazioni all'utenza, livelli minimi di trasparenza e di accessibilità commerciale, pulizia e comfort del materiale rotabile, sicurezza del viaggio e del viaggiatore.

Al fine del monitoraggio del servizio la Regione ha implementato un documento che integra ed aggiorna i report periodicamente resi disponibili dall'impresa ferroviaria. Il nuovo documento consente un aggiornamento più strutturato e completo sull'andamento dei principali indicatori relativi alla domanda di trasporto soddisfatta, distinta tra fascia di punta e fascia di morbida (utilizzo dei treni e delle stazioni, indici di affollamento) e relativi alla qualità del servizio reso. I valori di puntualità del servizio ferroviario regionale hanno raggiunto standard molto elevati. Al fine di migliorare il livello raggiunto, la Regione ha avviato con Rete Ferroviaria Italiana un confronto per verificare l'impatto sul servizio (in termini di tracce orarie e quindi di tempi di percorrenza) di un vincolo di puntualità posto sulle stazioni cosiddette "intermedie rilevanti", oltre che in quelle di destino. Allo stato attuale il sistema di monitoraggio della circolazione di RFI non consente di produrre la prospettazione richiesta dalla Regione: pertanto, fino alla eventuale revisione oraria conseguente agli esiti della prospettazione richiesta a RFI, gli obiettivi di puntualità continuano ad essere determinati nella località di destinazione dei treni, anche qualora questa sia situata al di fuori del perimetro contrattuale.

#### **4.2 Equilibrio economico-finanziario, efficacia ed efficienza del nuovo affidamento**

Il Piano Economico Finanziario (PEF) dell'affidamento e l'annesso Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO) sono definiti in uno scenario previsionale più aderente possibile alla realtà al fine di garantire il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario nonché il miglioramento dell'efficienza dello stesso, in coerenza con le delibere ART 120/2018 e 154/2019.

Si richiamano in sintesi gli aspetti principali del nuovo affidamento sotto il profilo dell'efficienza, dell'efficacia e dell'equilibrio economico-finanziario, sottesi ad un programma di esercizio, riferito all'anno 2021, comprensivo dell'acquisizione dei servizi indivisi a partire dal 2022 e con un ulteriore incremento di percorrenza annua dal 2023 di circa 350.000 treni-Km.

Per la stima dell'andamento dei ricavi da traffico si è ipotizzato un recupero totale dagli effetti della pandemia Covid-19 entro il 2024. Inoltre è stato stimato un incremento dei ricavi medio annuo del 7,2%, valutato sull'intero periodo contrattuale, per considerare gli effetti contestuali dell'adeguamento tariffario, dell'aumento della qualità del servizio, del recupero dell'evasione, dell'incremento delle percorrenze.

I costi di processo nell'arco temporale del contratto sono stati computati in funzione della variazione della produzione, dell'efficientamento atteso (contenimento del costo del lavoro ipotizzato con i nuovi CCNL, investimenti tecnologici, razionalizzazione processi di manutenzione e di manovra) e dell'andamento previsionale del tasso di inflazione. Tra tutti i costi di processo (manovra, condotta, scorta, manutenzione, gestione circolazione, personale amministrativo), i costi di accesso all'infrastruttura (pedaggio) sono considerati costi "passanti" in quanto richiesti dal Gestore dell'Infrastruttura e a carico della Regione; a riguardo si segnala il rilevante incremento del pedaggio a partire dall'autunno 2021, pari mediamente a 1,8 milioni di euro per ciascuna annualità, e il conseguente incremento del corrispettivo contrattuale.

Una voce rilevante considerata nell'equilibrio finanziario decennale del contratto è costituita dall'ammortamento degli investimenti previsti nel corso dei primi anni del contratto già descritti in precedenza.

La remunerazione del capitale investito (sulla base di un valore percentuale indicato da ART e pari al 5,93%, da applicarsi al capitale investito netto dell'impresa ferroviaria), corrisponde complessivamente nei dieci anni di contratto a 117,9 mln di euro.

Sulla base dell'andamento delle voci di costo/ricavo di cui sopra lungo l'intera durata del contratto, il PEF simulato, redatto ai sensi della Misura 15 dell'Allegato A alla delibera ART 154/2019, secondo gli schemi 1-3 dell'Annesso 5, ha consentito di determinare il corrispettivo a carico della Regione, pari a circa 739,6 milioni di euro per l'intera durata contrattuale e per tutti i servizi contrattualizzati, compresi i servizi indivisi, e di verificare l'equilibrio economico-finanziario nell'arco dei dieci anni.

Il progressivo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio viene delineato in funzione della proiezione dell'andamento dei parametri di cui alla delibera ART 120/2018, in particolare del costo operativo, nel corso dei primi cinque anni di contratto.

Per quanto riguarda gli indicatori delle prestazioni dell'impresa ferroviaria riconducibili alla propria attività e responsabilità, con riferimento in particolare ad indicatori di efficienza, efficacia-redditività ed efficacia-qualità, gli stessi sono stati determinati per il primo quinquennio contrattuale in modo da porli a confronto con i corrispondenti valori dei parametri forniti dall'ART (rif. nota del 12 marzo 2021 Prot. 3180/2021): costo operativo per treno-Km (costo complessivo al netto del costo di accesso all'infrastruttura, assunto come riferimento per la fissazione di obiettivi di efficienza) e altri indicatori di efficacia di cui all'Annesso 2, Delibera ART n. 120/2018, assunti come termini di confronto per la misura dell'andamento di costi e ricavi (ad es. costi operativi e ricavi da traffico per treno-Km), della produttività (ad es. numero treni-Km per numero addetti operativi) e della qualità del servizio (ad es. puntualità causa impresa ferroviaria).

Sulla base dei valori stimati per l'anno 2021, nel quinquennio considerato (2022-2026) è previsto 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 già individuati nella Relazione predisposta dalla Regione di cui alla Delibera ART n. 48/2017, pari allo 8,6%, corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale medio nei cinque anni pari a 1,79%, a fronte di un "valore di periodo" comunicato da ART pari al 7,24% corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale, costante nei cinque anni, pari all'1,49%.

Inoltre, i valori dei parametri citati, relativi agli obiettivi di incremento dell'efficacia, della produttività e della qualità del servizio, determinati per il quinquennio considerato (2022-2026), migliorano anch'essi i corrispondenti valori forniti da ART, con la previsione quindi di un miglioramento del servizio anche in termini di efficacia e di qualità dei servizi resi.

#### **4.3 Obblighi di servizio pubblico**

L'art. 17 del D.Lgs. 422/1997 prevede che gli Enti competenti definiscano gli obblighi di servizio pubblico e le corrispondenti compensazioni economiche da destinare alle imprese esercenti i servizi.

A tal riguardo il Regolamento 1370/2007 definisce:

- «obbligo di servizio pubblico»: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;
- «compensazione di servizio pubblico»: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo.

Tutto il trasporto pubblico ferroviario regionale, così come il trasporto pubblico automobilistico, è oggetto di obbligo di servizio pubblico e gli operatori ricevono un corrispettivo valutato attraverso le disposizioni del Regolamento n. 1370/2007, in quanto non sussistono condizioni per un autosostentamento del servizio. Gli obblighi di servizio pubblico relativi ai servizi di linea sono definiti in termini di relazioni da servire, sulla base di un programma di esercizio annuale, e di standard qualitativi già descritti in precedenza disciplinati dalla Delibera ART 16/2018.

Il programma di esercizio riporta tra l'altro le stazioni di partenza e di arrivo, gli orari, i giorni di esercizio annuo e la periodicità, la composizione minima dei posti a sedere, il materiale rotabile e le modalità di intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo. I servizi di trasporto sono pertanto svolti con materiale rotabile idoneo a garantire sicure e confortevoli condizioni di viaggio. Il programma di esercizio garantisce una certa flessibilità e può essere soggetto a modifiche/aggiustamenti, ad esempio per soddisfare nuove esigenze di circolazione. In questo contesto il volume d'offerta può essere variato entro il limite massimo del 2%, senza necessità di procedere alla revisione del PEF. All'interno del programma d'esercizio sono già ricompresi i servizi straordinari che abitualmente vengono realizzati in occasioni delle principali manifestazioni a carattere sportivo/culturale/turistico che si svolgono annualmente sul territorio regionale.

L'impresa ferroviaria è tenuta a programmare tutte le attività accessorie necessarie alla prestazione dei servizi di cui al programma di esercizio, garantendo la manutenzione e le revisioni periodiche dei mezzi, la pulizia degli stessi, la gestione dell'informazione all'utenza, la sicurezza del viaggio ed il servizio di vendita.

Tutte le attività descritte, rientranti nell'obbligo di servizio pubblico, determinano i valori economici definiti nel PEF e richiedono, in coerenza con il Regolamento 1370/2007, il riconoscimento di un corrispettivo contrattuale da parte della Regione, in modo tale da assicurare l'equilibrio economico-finanziario della gestione, compreso il ragionevole utile quantificato ai sensi della Delibera ART n. 33/2021.

## 5.0 Considerazioni conclusive

La proposta commerciale di Trenitalia, coerente con il Regolamento 1370/2007 e s.m.i. e con il quadro regolatorio vigente, prevede quindi in sintesi:

- rilevanti investimenti per nuovo materiale rotabile e l'ampliamento/adeguamento delle dotazioni infrastrutturali funzionali alla gestione del parco mezzi;
- l'immissione in servizio già a partire dal 2023 e comunque entro il 2025 di tutti i nuovi rotabili (25 rotabili);
- l'inserimento in contratto di tutti gli obiettivi di qualità e dei relativi livelli minimi di cui alla delibera ART 16/2018;
- il miglioramento continuo nell'efficientamento dei costi di processo, che risultano congrui rispetto ai valori indicati da ART;
- una gestione contrattuale basata su un piano economico finanziario che consente il raggiungimento dell'equilibrio economico del contratto nell'arco della durata contrattuale attraverso obiettivi misurabili e quantificabili anno per anno;
- un aumento previsionale dei ricavi da traffico dovuto anche all'incremento della qualità del servizio reso;
- un miglioramento previsionale del rapporto tra ricavi da mercato e costi operativi (coverage ratio) che sale dal valore del 2021 (39%) ad un valore medio calcolato sul primo periodo regolatorio del 61% (compreso entro i parametri di riferimento indicati da ART); si segnala che, a causa della contrazione della domanda dovuta all'epidemia da Covid19, il valore riferito all'anno 2021 risulta significativamente più basso di quello registrato nel 2019, pari al 66%. Tale ultimo valore sarà raggiunto e superato nel 2025, anno in cui si prevede un coverage ratio del 70%, a fronte del previsto superamento del trascinarsi dell'effetto Covid sull'andamento della domanda di trasporto.

Ne risulta che il piano economico finanziario previsionale risponde quindi ai requisiti di efficienza ed economicità richiesti da ART. La Regione intende pertanto procedere all'affidamento diretto dei servizi di TPL ferroviario alla società Trenitalia S.p.A. ai sensi dell'art. 5, comma 6, del Regolamento comunitario 1370/2007 e s.m.i., per la durata di 10 anni e per l'importo contrattuale stimato di circa 739,6 milioni di euro (netto IVA).

## 6.0 Fonti e collegamenti utili

### **Sito Istituzionale:**

[www.regione.fvg.it](http://www.regione.fvg.it)

### **Piano Regionale del trasporto Pubblico Locale:**

[http://arpebur.regione.fvg.it/newbur/visionaBUR?bnum=2013/04/24/17\\_1](http://arpebur.regione.fvg.it/newbur/visionaBUR?bnum=2013/04/24/17_1)

### **Servizi ferroviari di trasporto pubblico locale:**

<http://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/infrastrutture-lavori-pubblici/infrastrutture-logistica-trasporti/FOGLIA102/>

### **Altre informazioni:**

### **Sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale del FVG (anno 2021)**

[http://www.regione.fvg.it/asp/delibere/layout2008\\_2.asp?pag=1&cerca=true&anno=&num=1965&tx\\_dataDel=&key=&uf=](http://www.regione.fvg.it/asp/delibere/layout2008_2.asp?pag=1&cerca=true&anno=&num=1965&tx_dataDel=&key=&uf=)