



**DIREZIONE POLITICHE MOBILITA', INFRASTRUTTURE
E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
Settore TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

**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)**

novembre 2019

INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento	Affidamento in esclusiva dell'organizzazione e della gestione dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse regionale e locale, sulle relazioni di traffico di competenza della Regione, nonché dei servizi connessi al trasporto medesimo.
Ente affidante	Regione Toscana – Giunta Regionale – Settore Trasporto Pubblico Locale
Tipo di affidamento	Contratto di servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007
Durata dell'affidamento	15 anni
Nuovo affidamento	La relazione riguarda un nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio da affidare	Intero territorio regionale

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo	Ing. Riccardo Buffoni
Ente di riferimento	Regione Toscana – Giunta Regionale
Settore	Settore Trasporto Pubblico Locale
Telefono	055 438 9015
mail	Riccardo.buffoni@regione.toscana.it
pec	regionetoscana@postacert.toscana.it
Data di redazione	novembre 2019

Indice

1. PREMESSE.....	4
2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	5
2.1 NORMATIVA COMUNITARIA E NAZIONALE.....	5
2.2. NORMATIVA REGIONALE.....	8
3. SITUAZIONE ATTUALE.....	10
4. NUOVO AFFIDAMENTO DEI SERVIZI.....	12
5. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO ED OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO.....	14
5.1. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO.....	14
5.2. OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO ED UNIVERSALE.....	20
5.2.1. Definizione degli obblighi di servizio pubblico.....	20
5.2.2. Finanziamento degli obblighi di servizio pubblico.....	21
6. MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.....	23
7. MOTIVAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA DELLA SCELTA.....	25

1. PREMESSE

L'articolo 34 comma 20 del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 convertito in L. 17 dicembre 2012, n. 221 recita:

“per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità fra gli operatori, l'economicità della gestione e 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”.

La suddetta disposizione può essere letta in relazione a quanto previsto dell'articolo 7 del paragrafo 1 d Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, che recita:

“Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all'anno un relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza. Tale relazione comprende la data di inizio e la durata dei contratti di servizio pubblico, gli operatori del servizio pubblico prescelti e le compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione distingue i trasporti mediante autobus dai trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi”.

2. **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

2.1 **NORMATIVA COMUNITARIA E NAZIONALE**

La disciplina in materia di trasporto pubblico locale ferroviario è composta da norme di fonte sia comunitaria che nazionale.

Per quanto attiene la disciplina comunitaria la materia è essenzialmente normata dal Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338.

Tale regolamento,

definisce:

- quale **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”;
- quale **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”.

prevede:

- la gara quale modalità ordinaria di affidamento dei servizi di trasporto (articolo 5 paragrafo 3), per un periodo massimo di 10 anni per i servizi di passeggeri su gomma e di 15 per i servizi di passeggeri su rotaia (articolo articolo 4 paragrafo 3) prorogabile del 50% se l'operatore fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme di beni necessari per la fornitura dei servizio (articolo 4 paragrafo 4);
- la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia **a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale** (articolo 5 paragrafo

6). Tali contratti, in deroga all'articolo 4 paragrafo 3, hanno una durata non superiore a 10 anni salvo i casi in cui si applica l'articolo 4 paragrafo 4.

- in caso di aggiudicazione diretta, la pubblicazione sulla GUUE, da parte delle autorità competenti almeno un anno prima, delle seguenti informazioni minime: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione prevista; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione. (articolo 7 paragrafo 2).
- l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto (articolo 8 paragrafo 2).

A livello statale la materia del trasporto pubblico regionale e locale è regolata da:

- Decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422 , che ha compiutamente realizzato la riforma dell'assetto istituzionale del settore, prevedendo il 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.

Il decreto, che nel corso degli anni ha subito successive modifiche ed integrazioni, prevede:

- all'articolo 17 che gli Enti competenti definiscano obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;
 - all'articolo 18, come modificato dall'art 7 comma 3 della L. 33/2009, che, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è regolato da contratti di servizio con durata minima non inferiore a sei anni di rinnovabile di altri sei. Il gestore del servizio è scelto mediante procedure concorsuali in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi.
- articolo 25 comma 2 del D.L. 185/2008, come convertito con L. 2/2009, che ha autorizzato la spesa di 480 milioni di euro, da ripartire fra le Regioni, per ciascuno degli anni 2009 – 2010 – 2011 al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio fra

Regioni a statuto ordinario e Trentino-Alto Adige, subordinando l'erogazione delle risorse alla stipula dei contratti medesimi che devono rispondere a criteri di efficientamento e razionalizzazione.

- Legge 23 luglio 2009, n. 99 - Articolo 61 "ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale" 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'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007."
- articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 217 e successive modificazioni, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).
- Decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221 e in particolare gli articoli 34 commi 20 e 21 e 34-octies;
- Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, 96 - Articolo 27 "Misure sul trasporto pubblico locale".
- D.M. Trasporti 28 marzo 2018, n. 157 che, in attuazione dell'articolo 1 della Legge 27 dicembre 2013, n. 147, definisce i costi standard per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e l'applicazione degli stessi.

Delibere dell'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART):

- n. 49 del 17 giugno 2015, recante "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 la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici";
- n. 48 del 30 marzo 2017 Atto di regolazione recante la "Definizione delle metodologie e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento";

- n. 16 del 8 febbraio 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";
- n. 106 del 25 ottemperanza 2018 Atto di regolazione 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";
- n. 120 del 29 novembre 2018 Atto di regolazione recante "Misure e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni di servizio di trasporto ferroviario regionale".

2.2. NORMATIVA REGIONALE

In Toscana la disciplina del trasporto pubblico locale è normata dalla L.R. 42/98 e s.m.i. e dalla L.R. 65/2010; quest'ultima in parte modifica la L.R. 42 e dall'altra disciplina ulteriormente il TPL, creando le basi per la riforma dell'intero sistema.

Con la L.R. 65/2010 sopra citata, in particolare con l'art. 84, la Regione Toscana ha individuato l'**ambito territoriale ottimale** del servizio di TPL coincidente con l'intero territorio regionale e stabilito al comma 1-ter dello stesso art.84 che l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro avviene sulla base di uno o più lotti, individuati con deliberazione della Giunta regionale, tenuto conto delle caratteristiche dei servizi e delle condizioni di economicità, efficacia ed efficienza della loro organizzazione.

La Giunta regionale toscana ha adottato il "piano di riprogrammazione del trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 16-bis, comma 4, della L. 135/2012 e s.m.i. e del DPCM 11 marzo 2013" (DGR 869/2013).

Con delibera della Giunta regionale 8 agosto 2014, n. 703 e successive modifiche, ha individuato gli aspetti qualitativi, quantitativi ed organizzativi dei servizi ferroviari trasferiti alla gestione regionale in attuazione dell'articolo 9 del D.Lgs. 422/97 nonché le condizioni di economicità, efficacia ed efficienza degli stessi, fornendo indirizzi per il rinnovo del contratto stipulato con Trenitalia S.p.A, avente ad oggetto **un lotto pari 22,9 mln di treni*km** da svolgersi sulle relazioni di traffico dell'infrastruttura gestita dal gestore nazionale Rete

Ferroviana Italiana SpA, di competenza della Regione Toscana.

Con delibera della Giunta regionale 7 aprile 2015, n. 520 e successive modifiche, ha individuato gli aspetti qualitativi, quantitativi ed organizzativi dei servizi ferroviari trasferiti alla gestione regionale in attuazione dell'articolo 8 del D.Lgs. 422/97 nonché le condizioni di economicità, efficacia ed efficienza degli stessi, fornendo gli indirizzi per il rinnovo del contratto sottoscritto con la società Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A, avente ad oggetto **un lotto pari 0,84 mlm di treni*km** da svolgersi sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo- Sinalunga dell'infrastruttura locale di proprietà della Regione Toscana.

La Giunta regionale toscana ha approvato, con deliberazione del Consiglio regionale n. 18 del 12 febbraio 2014, il Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), prorogato ai sensi dell'articolo 94 della legge regionale 31 marzo 2017, n.15 che costituisce lo strumento di programmazione delle politiche regionali in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti. In particolare il volume secondo – allegato A.b.4. è dedicato alle Ferrovie.

3. SITUAZIONE ATTUALE

Le funzioni inerenti il servizio ferroviario regionale e locale, in attuazione del D. Lgs 422/1997, articolo 9 (servizi in gestione a FS SpA), furono delegate, successivamente alla stipula di specifico Accordo di programma tra Ministero dei Trasporti e Regione Toscana, a quest'ultima con DPCM del 16/11/2000.

La Regione Toscana in attuazione del conferimento di funzioni:

- in data 30 dicembre 2009, ha sottoscritto con Trenitalia SpA, ai sensi dall'articolo 18 del D.Lgs. 422/1997 come modificato dall'art 7 comma 3-ter della L. 33/2009, il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per una durata dello stesso di sei anni a decorrere dal 01.01.2009 e rinnovabile d'intesa tra le Parti fino ad un massimo di ulteriori sei anni;
- con il “documento di riprogrammazione del TPL” adottato con DGR 869/2013 e con gli indirizzi per l'affidamento dei servizi ferroviari, in attuazione del suddetto piano (DGR 1211/2013), ha manifestato la propria intenzione di procedere all'affidamento del servizio di trasporto ferroviario all'interno del proprio territorio con procedura a evidenza pubblica, e nelle more di detta procedura, di dare la necessaria continuità al servizio, attraverso il rinnovo del suddetto contratto del 30 dicembre 2009;
- con delibera della Giunta regionale 8 agosto 2014, n. 703 e successive modifiche (DGR 1299/2015 e DGR 744/2016) sopra richiamata ha inoltre definito i contenuti essenziali del rinnovo contrattuale, con riferimento in particolare a: oggetto e durata, contenuti economici, programmazione e qualità dei servizi, tutela dell'utenza e piano degli investimenti;
- in data 1 aprile 2016 ha sottoscritto, con Rete Ferroviaria Italiana SpA, l'Accordo Quadro, ai sensi dell'art. 23 del Decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, per la disponibilità della capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria per l'espletamento dei servizi ferroviari oggetto del rinnovo del contratto di servizio con Trenitalia SpA e della successiva gara per l'affidamento degli stessi (approvato in schema con DGR 172/2016);
- in data 29 luglio 2016, ha sottoscritto con Trenitalia l'Atto di rinnovo dell'affidamento in esclusiva dell'organizzazione e della gestione dei servizi di trasporto ferroviario, sulle

relazioni di traffico di competenza della Regione, per un durata complessiva di nove anni a decorrere dal 1.01.2015, di cui 6 anni, per il periodo 1° gennaio 2015 - 31 dicembre 2020, quale rinnovo del contratto sottoscritto in data 30 dicembre 2009 ed ulteriori 3 anni, per il periodo 1 gennaio 2021 - 31 dicembre 2023, in ragione degli investimenti di entità significativa previsti dal contratto stesso, nel rispetto della durata massima stabilita dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i. (approvato in bozza con decreto dirigenziale n. 827 del 24 febbraio 2016 come modificato con decreto dirigenziale 6749 del 27 luglio 2016).

Il suddetto atto prevede la risoluzione consensuale dello stesso nel caso di sottoscrizione, in presenza di ulteriori rilevanti investimenti da parte di Trenitalia da realizzarsi in tempi significativamente brevi, con la stessa Trenitalia di un nuovo contratto di diversa durata nei limiti massimi comunque previsti dal Regolamento CE 1370/2007;

- ha pubblicato, sulla GUUE 2016/S 211-384818 del 2 novembre 2016, l'avviso di avvenuta aggiudicazione diretta a Trenitalia, ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 3 del Regolamento CE 1370/2007.

4. NUOVO AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

La Regione Toscana, con riferimento al lotto attualmente affidato a Trenitalia (di cui alla sopra citata DGR 703/2014):

- vista la proposta commerciale effettuata da Trenitalia con nota del 29.11.2016 - e valutata la stessa particolarmente conveniente in termini di efficienza, economicità e qualità oltre che di tempistica degli investimenti, con Delibera della Giunta regionale n. 1342 del 19 dicembre 2016, ha mutato il proprio orientamento relativamente alle modalità di affidamento dei servizi ferroviari di cui alle DGR n. 869/2013 e n. 1211/2013, stabilendo di procedere ad un nuovo **affidamento diretto del servizio a Trenitalia, ai sensi degli articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007**, mediante la sottoscrizione di un contratto di servizio di durata quindicennale, di cui gli ultimi cinque anni in ragione di ulteriori investimenti di entità significativa previsti dal contratto stesso, nel rispetto della durata massima stabilita dal suddetto articolo 5 paragrafo 6 e dall'articolo 4 paragrafo 4 del Regolamento (CE);
- con la stessa DGR 1342/2016 ha approvato lo schema di protocollo di intesa da sottoscrivere con Trenitalia al fine di impegnare le parti su contenuti essenziali del nuovo affidamento (protocollo sottoscritto in data 23 dicembre 2016). Tale protocollo subordina la sottoscrizione del nuovo contratto all'esito positivo di apposite verifiche dei dati economici e qualitativi del vigente contratto di servizio sottoscritto in data 29 luglio 2016 e impegna Trenitalia a mettere a disposizione della Regione tutti i dati necessari per l'effettuazione delle suddette verifiche;
- ha pubblicato sulla GUUE 2016/S 249-459182 del 24 dicembre 2016, l'avviso di preinformazione, ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007, per un nuovo affidamento diretto a Trenitalia di durata quindicennale a decorrere dall'1 gennaio 2018, ai sensi dell'art. 5 par. 6 del regolamento (CE) n. 1370/2007. In tale avviso si da atto che lo stesso sostituisce l'avviso di preinformazione pubblicato inoltre sulla GUUE 2014/S 179-3165535 del 18 settembre 2014 e successivamente rettificato con avviso pubblicato sulla GUUE 2016/S 001-000043 del 2 gennaio 2016, per l'affidamento del servizio di trasporto ferroviario regionale con gara;

A seguito della pubblicazione dell'avviso di preinformazione, in data 26 gennaio 2017, la Società ARRIVA ITALIA RAIL SRL ha manifestato il proprio interesse all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario chiedendo alla Regione "di attivarsi per avviare una delineata fase di confronto con gli operati interessati".

Nelle more della predisposizione della nota di risposta alla suddetta richiesta è stato notificato alla Regione il ricorso promosso dalla stessa AIR al TAR Toscana per l'annullamento della DGR 1342/2016, del protocollo di intesa del 23 dicembre 2016, dell'avviso di pre-informazione pubblicato sulla GUUE 2016/S 249-459182 del 24 dicembre 2016 e di ogni altro atto propedeutico o consequenziale agli atti impugnati.

Con sentenza n. 134/2019 pubblicata in data 30.01.2019 il TAR Toscana ha respinto il ricorso presentato da Arriva Italia Rail s.r.l. avverso la regione Toscana e Trenitalia S.p.a.

In particolare il TAR Toscana, ha sostenuto la legittimità dell'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario ai sensi della normativa comunitaria e nazionale, confermando quanto stabilito dal Consiglio di Stato, con sentenza n. 2018/7059.

La Regione Toscana ha, quindi:

- con Delibera della Giunta regionale n. 549 del 23 aprile 2019 ha confermato la volontà di procedere ad un nuovo affidamento diretto del servizio ferroviario regionale a Trenitalia, per la durata di quindici anni a fronte dei maggiori investimenti e beni di entità significativa, in conformità al regolamento comunitario ed alle decisioni del TAR Toscana n. 00134/2019 e del Consiglio di Stato 2018/7059, che hanno riaffermato la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia;
- acquisito in data 24 aprile 2019 l'aggiornamento da parte di Trenitalia della propria proposta commerciale;
- a seguito dell'entrata in vigore della Delibera ART 120/2018 sopra citata, la Regione ha:
 - richiesto alla stessa Autorità in data 28 dicembre 2018 i parametri per perseguire l'efficacia e l'efficienza dell'affidamento diretto, ricevendo riscontro dalla stessa in data 17 gennaio 2019;

- sulla base dei parametri di cui al precedente paragrafo, predisposto e concordato con Trenitalia il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (di seguito PRO), nel quale sono stati definiti gli obiettivi di efficacia ed efficienza e le azioni di miglioramento della *performance* del servizio di trasporto per il primo quinquennio, di seguito anche primo periodo regolatorio, in linea con il Piano Economico Finanziario del Contratto per l'intero periodo di durata dell'affidamento, che assicura l'equilibrio economico-finanziario del contratto, incluso il ragionevole utile;
- con nota del 1° agosto 2019, in ottemperanza alla Misura 2 (7) della stessa delibera ART inviato alla stessa il suddetto PEF e l'annesso PRO, a cui ha fatto seguito un successivo invio in data 25 settembre 2019, ricevendo risposta in data 10 ottobre 2019.
- con delibera della Giunta regionale n. 1391 dell'11 novembre 2019, tenuto conto:
 - della sentenza della Corte di Giustizia europea del 24 ottobre 2019 che, pronunciandosi sull'interpretazione dell'articolo 7, paragrafi 2 e 4 del sopra citato Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i, ha riaffermato la legittimità per le Autorità nazionali competenti di procedere all'affidamento diretto dei servizi di trasporto passeggeri su strada e per ferroviaria senza, da un lato, pubblicare o comunicare agli operatori economici potenzialmente interessati tutte le informazioni necessarie affinché essi sia in grado di predisporre un'offerta idonea a costituire oggetto di una valutazione comparativa, dall'altro, ad effettuare una siffatta valutazione comparativa;
 - della necessità di garantire l'osservanza e la piena conformità alle osservazioni effettuate da ART ai sensi della Misura 2 (7) della sopra citata delibera 120/2018;

ha conferito alla competente struttura regionale ulteriori indirizzi al fine di concludere al negoziato con Trenitalia;

- ha pubblicato sulla GUUE 2019/S 199-484854 del 15 ottobre 2019 e 2019/S 221-543319 del 15 novembre 2019 gli avvisi di rettifica del sopra richiamato avviso di preinformazione, ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007, per un nuovo affidamento diretto a Trenitalia a decorrere dall'1 dicembre 2019.

5. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO ED OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO

5.1. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

Il servizio ferroviario regionale e locale di competenza della Toscana attualmente erogato si svolge su 16 direttrici principali (di cui 14 sulla rete nazionale e due sulla rete locale) le quali, oltre a coprire l'intero bacino regionale della Toscana (estensione di 22.987 km, popolazione 3.729.641 abitanti – gennaio 2019, densità abitativa di circa 162,3 abitanti/kmq), prevedono collegamenti con località esterne ai confini regionali nelle regioni Lazio (Roma), Liguria (La Spezia – Genova), Umbria (Perugia – Foligno), Emilia Romagna (Faenza – Bologna – Borgo Taro), con estensione alla Lombardia (Milano – Bergamo).

L'intero servizio ferroviario regionale è attualmente affidato e svolto a due diversi gestori:

- Trenitalia, sulla rete nazionale RFI, comprendendo con essa anche alcune tratte della “direttissima” Firenze – Roma;
- Trasporto Ferroviario Toscano, sulla rete locale - linee Arezzo – Stia ed Arezzo – Sinalunga - di cui all'articolo 6 del D.Lgs. 112/2016 e decreto MIT 5 agosto 2016; quest'ultimo servizio non è oggetto delle presenti valutazioni.

Il livello quantitativo del servizio svolto sulla rete nazionale RFI, corrisponde quantitativamente ad oltre il 95% dell'intero servizio ferroviario regionale.

La rete ferroviaria nazionale RFI il cui sviluppo è pari in Toscana a km 1.479, comprende tratte a semplice binario per km 685 e tratte a doppio binario per km 794; tratte elettrificate per km 976 e tratte non elettrificate per km 503.

Le stazioni / fermate presenti sul tracciato sono n.176 delle quali n. 29 dotate di biglietteria aperta al pubblico.

Sul territorio sono presenti altri rivenditori - Lottomatica – SISAL – Tabaccherie – per complessivamente oltre 4.800 punti vendita, oltre ad un congruo numero di emittitrici automatiche presenti in quasi tutte le stazioni / fermate.

Le 14 linee su cui si svolge il servizio (rete nazionale RFI) sono le seguenti:

1. Firenze – Arezzo – Chiusi (Roma), comprendente servizi sovra regionali da e per

- Roma e da e per Foligno
2. Firenze – Pisa - Livorno
 3. Firenze – Empoli - Siena
 4. Tirrenica Sud: Pisa – Livorno – Grosseto comprendente diramazioni per Piombino Marittima e Saline di Volterra e servizi sovra regionali da e per Roma
 5. Firenze – Pistoia – Lucca – Viareggio
 6. Firenze - Prato – Vernio, comprendente servizi sovra regionali da e per Bologna
 7. Firenze – Borgo S.L (via Vaglia) comprendente servizi sovra regionali da e per Faenza
 8. Firenze – Borgo S.L. (via Pontassieve)
 9. Pisa – Lucca - Aulla
 10. Tirrenica Nord: La Spezia – Pisa, comprendente servizi sovra regionali da e per Genova
 11. Pistoia – Porretta
 12. Siena – Chiusi
 13. Pisa - La Spezia – Pontremoli (Parma) comprendente servizi sovra regionali da e per Milano / Bergamo
 14. Siena - Grosseto

Il programma di esercizio che Trenitalia si impegna ad assicurare prevede una produzione costante per tutto il periodo di affidamento, pari a **22,28 milioni di treni*km** – con un numero medio di 775 treni nel giorno feriale medio. A questi vanno aggiunti i servizi sostitutivi automobilistici da orario definiti nel programma di esercizio, che saranno svolti da Trenitalia solo fino all'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma. Questo, in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 34-octies del D.L. 179/2012 convertito in L. 221/2012 ed in coerenza con gli atti della suddetta gara per l'affidamento in concessione dei servizi TPL nell'ATO regionale toscano.

Il numero annuo dei posti offerti è pari a 10,680 mld di posti-km nel primo anno di attuazione (2020), ed è destinato ad aumentare a seguito del graduale acquisto di materiale rotabile, sino ad

un valore pari a 11,430 mld di posti-km nel 2023, anno in cui si realizzeranno buona parte degli investimenti.

Il livello quantitativo del servizio offerto, riferibile al nuovo affidamento dei servizi a Trenitalia, risulta adeguato a soddisfare la domanda, quanto a relazioni da servire, frequenze, orari, periodicità, offerta di posti a sedere.

Il programma di esercizio del nuovo affidamento è stato sviluppato tenendo conto di quanto previsto dal sopra richiamato *Accordo Quadro sottoscritto ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 112/2015 fra la Regione Toscana e Rete Ferroviaria Italiana SpA*, il quale definisce la disponibilità della capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria per l'espletamento dei servizi ferroviari di competenza regionale e la sua evoluzione per i 5 anni successivi alla sottoscrizione, rinnovabili per ulteriori 5 anni. Esso stabilisce in modo dettagliato i seguenti parametri:

- tipologia del servizio di trasporto;
- caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza;
- numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale di riferimento;
- volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo Quadro espressi in treni*km;
- valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro);
- definizione di un sistema strutturato di servizi, eventualmente caratterizzato da cadenzamento e coincidenze, in una logica di integrazione delle diverse modalità di trasporto.

La velocità commerciale si attesta a circa 60 km/h ed è determinata sia da treni che percorrono linee a doppio binario, con ridotto numero di fermate e con velocità medie superiori agli 80 km/h, sia da treni che percorrono tratte non elettrificate a semplice binario e con stazioni

ravvicinate, come la Lucca-Aulla con velocità medie attorno ai 45 km/h.

La lunghezza media delle tratte percorse è di circa 89 km; ricomprende servizi interregionali superiori a 300 km e tratte metropolitane inferiori a 40 km.

La densità delle stazioni è pari a una ogni 12 km di linea: le differenze variano tra le aree metropolitane, come la cintura di Firenze con una stazione circa ogni 3 km, e le aree a minore densità, come tra Arezzo e Chiusi, con una stazione ogni 16 km.

Nelle ore di punta circola intorno al 39% dei treni; il servizio offerto è consistente anche nelle ore di morbida per soddisfare la domanda turistica, gli spostamenti occasionali, i rientri degli studenti e universitari che terminano le lezioni a fine mattinata.

L'efficacia del servizio ferroviario in Toscana è ulteriormente implementata da consolidato sistema di integrazione con i servizi svolti con le altre modalità – automobilistici e marittimi locali – previsti dai rispettivi contratti sottoscritti con le aziende di trasporto pubblico locale su gomma (Contratto ponte per l'affidamento in concessione del servizio di trasporto pubblico locale nell'ambito regionale toscano, sottoscritto il 29/12/2017) e con la Società che gestisce i servizi marittimi di collegamento con l'Arcipelago Toscano – e dal sistema di interscambio con i servizi della lunga percorrenza ferroviaria (servizio universale e sistema AV attestati nelle stazioni di Firenze SMN / Campo Marte e Pisa Centrale) che nella regione svolgono ruolo fondamentale per la mobilità complessiva.

L'intermodalità è garantita e agevolata da un sistema di integrazione tariffaria ferro – gomma urbano/interurbano - marittimo “Pegaso” riguardante sia gli abbonamenti che i titoli di corsa semplice, esteso all'intero bacino regionale.

Per i viaggi all'interno del territorio regionale il sistema tariffario adottato è regolamentato dalla L.R. 42/1998. Sono previste tariffe agevolate a favore di particolari categorie di utenti:

- tariffa agevolata a favore di utenti con valore ISEE inferiore ad euro 36.151,98,
- studenti in possesso della "carta dello studente".

Di seguito sono riportati i titoli di viaggio appartenenti alla classe chilometrica (1-10 km) a tariffa ordinaria ed a tariffa agevolata ISEE.

Titolo di viaggio	2° classe
Biglietto 10 Km	1,50 €
Abbonamento mens 10 km	37,00 €
Abbonamento mens 10 km ISEE	31,00 €
Abbonamento annuo 10 km	367,00 €
Abbonamento annuo 10 km ISEE	307,00 €

Per i viaggi attraverso due o più Regioni viene applicata la tariffa sovraregionale definita dalla Conferenza Stato-Regioni nel Documento “Nuova tariffa con applicazione sovraregionale” del 3 agosto 2017 integrato dal Documento del 21 settembre 2017 e successive ulteriori integrazioni, recepita dalla Regione con DGR 1306 del 27 novembre 2017.

Le più recenti indagini di frequentazione disponibili, relative all’annualità 2018, rilevano un numero di viaggiatori per giorni feriale medio che oscilla fra un massimo di 220.000 utenti/giorni nel mese di maggio ed un minimo di 140.000 utenti/giorno nel mese di agosto.

Ad attestare la progressiva crescita dell’efficacia del servizio ferroviario regionale toscano, vi è l’incremento nel tempo della domanda, in termini di viaggiatori trasportati, pari al 1,7% annuo medio, registrato negli ultimi 5 anni.

Con il nuovo affidamento Trenitalia stima, nel Piano Economico Finanziario, un incremento dei viaggiatori trasportati che varia nel corso degli anni da 3,166 a 3,312 miliardi di viaggiatori-Km.

Il servizio è svolto per mezzo di una flotta composta complessivamente di n. 936 mezzi dei quali n. 99 locomotive, n. 143 mezzi leggeri elettrici, n. 153 mezzi leggeri termici, n. 541 carrozze.

Il parco rotabili utilizzato per lo svolgimento del servizio per la maggior parte risulta in proprietà del gestore, fatta eccezione per 11 autotreni diesel DMU del tipo ATR 220 composti da tre elementi, acquistati dalla Regione e nella disponibilità del patrimonio regionale. Inoltre, quota parte del materiale rotabile di proprietà dell’attuale gestore, acquistato con il cofinanziamento della Regione, corrispondente indicativamente a 6 locoleggere, 3 convogli termici 3 pezzi del tipo ALN501- ALN502, LN220, 60 vetture doppio piano di cui 5 semipilota, sarà trasferito in proprietà alla Regione nel caso in cui l’attuale gestore non risultasse più affidatario dei servizi.

Il Piano di investimenti per il rinnovo della flotta è uno degli elementi portanti su cui si fonda il miglioramento del servizio offerto e l'incremento dell'attrattività del nuovo affidamento.

Tale piano, che consentirà il rinnovo totale della flotta, prevede l'immissione in servizio del seguente nuovo materiale, che garantirà il mantenimento di una bassa età media della flotta:

- 11 treni “Rock” a 5 casse e 18 Treni “Rock” a 6 casse;
- 19 treni “Media Capacità”;
- 6 nuovi treni Alta Velocità Regionali, con velocità a 200 km/h;
- 30 nuovi treni DMU;
- 2 locomotive diesel;
- 14 ulteriori Convogli Diesel al 2030.

L'investimento in nuovi treni permetterà il completo rinnovo della flotta nel 2023 e la riduzione dell'età media del materiale rotabile circolante nella regione Toscana, che passerà dai 17,6 anni del 2016, ai 7,6 anni a fine 2024. Tale piano garantisce, inoltre, un'età media al 2034 notevolmente inferiore sia rispetto a quella di inizio contratto che a quella prevista al 2023.

I nuovi treni, oltre alle nuove dotazioni e al miglioramento del *comfort* di viaggio, consentiranno di avere una flotta al 100% accessibile alle persone con mobilità ridotta e idonea al trasporto delle bici.

Costituisce elemento essenziale del nuovo affidamento, il sistema di qualità, nel quale troveranno piena attuazione le misure di regolazione dell'ART in relazione alle Condizioni Minime di Qualità del trasporto ferroviario espresse nella Delibera N. 16/2018.

Tale aspetto costituisce un deciso salto di qualità nell'azione di verifica del contratto. Tale Delibera ha infatti riorganizzato e delineato in modo preciso gli standard di qualità tecnici relativi ai contratti ferroviari imponendo regole di calcolo innovative e livelli minimi da rispettare. Per ciascuno dei seguenti aspetti:

- a) Offerta di posti;
- b) Regolarità e Puntualità;
- c) Informazioni all'utenza;
- d) Livelli minimi di trasparenza;

- e) Livelli minimi di accessibilità commerciale;
- f) Pulizia e comfort del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico;
- h) Sicurezza.

Sono definiti parametri tecnici che nel corso del contratto vengono continuamente verificati e in occasione di mancanze rispetto ai minimi prestabiliti comportano l'applicazione di penali.

Tra le maggiori novità che l'attuazione del sistema di qualità previsto da ART comporta si segnala:

- verifica della puntualità attraverso lo standard B1, in luogo dello standard B sino ad oggi adottato¹;
- verifica della puntualità presso le stazioni intermedie, in luogo della verifica a destino sino ad oggi adottata;
- istituzione di una classificazione di linee e stazioni sulle quali il sistema di obiettivi e penalità è differenziato, in luogo di una omogenea attribuzione sino ad oggi adottata.

Il sistema di qualità di contratto non si limita all'acquisizione di tali novità e alla verifica dei parametri considerati obbligatori da parte di ART in sede di delibera citata, ma ha introdotto anche altri parametri ed aspetti ritenuti meritevoli di un monitoraggio continuo.

Relativamente all'introduzione di alcuni parametri tecnici aggiuntivi per gli aspetti già previsti da ART si ritiene meritevole di segnalazione:

- l'indicatore relativo all'apertura delle biglietterie;
- l'indicatore relativo alla conformità dei posti offerti sui 100 treni ritenuti particolarmente rilevanti;
- l'indicatore relativo all'integrità dei arredi interni.

Relativamente ad aspetti non regolamenti in Delibera 16/2018 si segnala, invece, l'introduzione di livelli minimi relativamente ad:

- il raggiungimento dei livelli di efficienza concordati in PRO (Piano di Raggiungimento degli Obiettivi);

¹ Attraverso tale modifica il gestore è responsabilizzato anche dei ritardi causati da altri imprese ferroviarie presenti sulla rete

- il rispetto dei tempi di consegna del materiale rotabile di cui al Piano Investimenti

Anche tali aspetti sono monitorati e verificati attraverso l'evoluzione di parametri tecnici il cui eventuale superamento causa applicazione di penali.

Come già per il contratto precedente, la verifica viene prevalentemente effettuata attraverso il ricorso:

- alle informazioni recepibili attraverso RFI Rete Ferroviaria Italiana, gestore dell'infrastruttura, che garantisce la terzietà circa l'indicazione di ritardi, soppressioni e loro cause (aspetto Regolarità e Puntualità);
- alle verifiche dirette in sito svolte dal gruppo ispettori della Regione Toscana al fine di verificare il diretto effetto sui servizi e sui cittadini che usufruiscono del servizio.

5.2. OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO ED UNIVERSALE

5.2.1. Definizione degli obblighi di servizio pubblico

Oggetto dell'affidamento è l'esercizio in esclusiva del servizio di trasporto ferroviario sulle relazioni di traffico di competenza della Regione, sulla base di un programma di esercizio analitico annuale e di standard qualitativi – come descritti al precedente punti - nonché i servizi connessi al trasporto medesimo.

Il programma di esercizio è strutturato secondo la seguente ripartizione:

- a) codice identificativo del treno;
- b) stazioni di partenza e di arrivo del treno, la tratta di competenza (indicata solo se il treno è condiviso con un'altra Regione) e i km*treno;
- c) gli orari di partenza e di arrivo;
- d) I tempo di percorrenza;
- e) i giorni di esercizio annuo e periodicità;
- f) la composizione minima del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale;

- g) la categoria del treno;
- h) l'intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo.

Il programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo in dipendenza dello sviluppo del calendario di ciascun anno o in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione.

I servizi di trasporto ferroviario sono svolti con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire sicure e confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento di offerta di servizi, come indicato al punto precedente.

Il servizio viene effettuato con modalità automobilistica solo nei seguenti casi:

- a) servizi sostitutivi automobilistici da orario definiti nel programma di esercizio, solo fino all'affidamento degli stessi nell'ambito della concessione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma (lotto unico regionale);
- b) servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore;
- c) servizi a carattere temporaneo resi necessari da un improvviso e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato, per una durata che non può superare i 60 giorni.

Nel rispetto della disciplina vigente in materia di trasporto ferroviario ed automobilistico sostitutivo del servizio ferroviario e di tutte le norme e prescrizioni di forza cogente anche di natura tecnica delle competenti Autorità di regolazione, controllo e vigilanza, il gestore è tenuto a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività accessorie necessarie alla prestazione dei servizi previsti dal programma di esercizio curando e garantendo:

- a) la manutenzione ordinaria, straordinaria e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
- b) le condizioni di sicurezza;
- c) la pulizia del materiale rotabile;
- d) la gestione delle relazioni con l'utenza con particolare riguardo agli aspetti della

informazione;

e) la vendita di titoli di viaggio.

5.2.2. Finanziamento degli obblighi di servizio pubblico

Il servizio è affidato con contratto di tipo “net cost” e pertanto il gestore assume i rischi commerciali connessi alla redditività della gestione e alla vendita dei titoli di viaggio, nonché i rischi industriali connessi ai costi di esercizio e alla gestione dell’attività di impresa.

Per l'assolvimento degli obblighi di servizio, sono riconosciuti al gestore i ricavi da traffico, i ricavi connessi alla gestione del servizio e un corrispettivo contrattuale, che, in coerenza con il Regolamento CE n.1370/2007 e s.m.i., assicura, tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali, la sostenibilità economico-finanziaria del contratto - compreso un utile ragionevole - come espressamente previsto dalla richiamata normativa europea.

Il sistema di calcolo del corrispettivo contrattuale, in adesione ai principi di cui al Regolamento (CE) 1370/2007, consente una effettiva condivisione di tutti gli elementi connessi all’espletamento del servizio – ivi inclusi i costi, i ricavi, gli investimenti, le tasse, il programma di esercizio, i volumi di produzione, gli aumenti tariffari. In tale ottica il gestore elabora il Piano Economico Finanziario (PEF), in cui viene stimato anno per anno – con riferimento all’intero periodo di vigenza del contratto – l’ammontare dei processi aziendali che concorrono al conto economico complessivo della gestione contrattuale e dei relativi risultati netti previsionali.

Il PEF comprende quanto previsto nel Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) per il primo quinquennio 2020 – 2024, e prevede il raggiungimento dell’equilibrio economico e finanziario del Contratto per l’intero periodo contrattuale di quindici anni, tenendo conto non solo dei costi operativi di cui al PRO, ma anche di tutte le altre voci di costo, inclusi gli investimenti che si realizzano nel primo quinquennio (e nei successivi), ma dispiegano i loro impatti economici su tutto l’arco di contratto e pertanto anche nel secondo e terzo periodo regolatorio.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi di efficacia ed efficienza definiti nel PRO comportano l’applicazione di penali contrattuali.

Il corrispettivo previsto sarà finanziato con le risorse del Fondo Nazionale Trasporti, integrate con risorse regionali.

6. MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

La Regione intende procedere con l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338.

Il TAR Toscana con sentenza n. 00134/2019, ha sostenuto la legittimità dell'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario ai sensi della normativa comunitaria e nazionale, confermando quanto stabilito dal Consiglio di Stato, con sentenza n. 2018/7059, sottolineando come - a fronte del chiaro dettato normativo - non hanno rilievo gli eventuali contrari convincimenti, seppur autorevoli, espressi dalla Commissione europea o da altre Autorità del Settore e che i considerando degli atti normativi eurounitari non hanno valore giuridico vincolante e non possono essere fatti valere per derogare alle disposizioni contenute nell'atto di cui fanno parte.

La Regione, anche avvalendosi di un consulente competente/esperto in materia economico finanziaria, ha effettuato, come previsto dal citato protocollo di intesa del 23 dicembre 2016, le verifiche dei dati economici e qualitativi del vigente contratto di servizio sottoscritto in data 29 luglio 2016, giungendo ad una positiva valutazione (come da relazione conservata agli atti d'ufficio) circa l'affidabilità dell'operatore individuato per il nuovo affidamento sia in termini economici che qualitativi e prestazionali, ed in particolare:

- per quanto riguarda gli aspetti economici, dal confronto dei dati previsionali riportati nel Piano Economico Finanziario del Contratto per l'anno 2016 e le risultanze del Conto Economico Riclassificato, attestante l'entità dei ricavi e di costi sopportati da Trenitalia per l'assolvimento degli obblighi di servizio previsti dal contratto per lo stesso anno 2016, si è registrata una sostanziale conferma delle previsioni del piano economico finanziario e di equilibrio economico del contratto;
- per quanto riguarda gli aspetti qualitativi e prestazionali è stato riscontrato: una sensibile crescita della puntualità sia sui 5' (standard B, escluso cause esterne) che reale (nessuna esclusione), un notevole miglioramento dell'affidabilità - con il tasso medio di cancellazione dei treni notevolmente diminuito attestandosi ad un valore superiore

all'obiettivo prefigurato, una notevole riduzione della circolazione con composizioni con offerta inferiore al programmato-con conseguente riduzione dei problemi di affollamento.

Prendendo atto di tale quadro normativo e giurisprudenziale, la Regione, in esito anche alle suddette positive verifiche dei dati economici e qualitativi del sopra richiamato contratto di servizio in essere tra Regione Toscana e Trenitalia - previa risoluzione consensuale dello stesso - intende procedere ad un nuovo affidamento diretto alla stessa Trenitalia, mediante la sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio di durata quindicennale, di cui gli ultimi cinque anni in ragione di ulteriori investimenti di entità significativa previsti dal contratto stesso, nel rispetto della durata massima stabilita dal suddetto articolo 5 paragrafo 6 e dall'articolo 4 paragrafo 4 del Regolamento (CE).

7. MOTIVAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA DELLA SCELTA

La proposta commerciale di Trenitalia, comprensiva fra l'altro del Piano Economico Finanziario di durata quindicennale prevede:

- a) rilevanti investimenti in autofinanziamento da parte di Trenitalia per complessivi 1.288 milioni di euro (1.357 compreso risorse di cui alle leggi n. 190/2014 e n. 208/2015) relativi a:
 - 843,6 milioni di euro per il rinnovo della flotta che, insieme ai 69 milioni di euro a carico della Regione, per un totale di 912,6 milioni di euro, si ritiene consentano di acquistare 100 nuovi treni;
 - 71,9 milioni di euro per ammodernamento del reticolo manutentivo in Toscana;
 - 82,5 milioni di euro per il revamping della flotta esistente;
 - 5,2 milioni di euro per informatica;
 - 87,0 milioni di euro per tecnologia;
 - 198,5 milioni di euro per manutenzione ciclica dei rotabili.
- b) l'immissione in servizio dei nuovi treni in tempi significativamente brevi: di cui circa il 90% entro il 2024;
- c) la conferma, nonostante l'entità dei nuovi investimenti, del mantenimento dei corrispettivi a carico della Regione sostanzialmente invariati fino al 2023 e con una indicizzazione degli stessi a partire dal 2024;
- d) un ulteriore miglioramento dell'efficientamento dei processi produttivi, con conseguente contenimento delle variazioni dei costi di produzione del servizio;
- e) l'aumento dei ricavi da traffico per effetto della politica di contrasto all'evasione tariffaria e della previsionale crescita di viaggiatori trasportati;
- f) il miglioramento del rapporto fra ricavi da mercato e costi operativi che sale dal 57,6% nel 2016 al 67,7% a fine contratto;
- g) adeguamenti tariffari annuali al solo tasso di inflazione programmata;
- h) la conferma di un sistema di gestione del contratto, in coerenza con i principi del Regolamento (CE) 1370/2007 e smi, basato sul PEF, che consente il raggiungimento dell'equilibrio economico del contratto stesso nell'arco dell'intera durata contrattuale attraverso obiettivi misurabili e quantificabili anno per anno;

- i) la piena adesione alla sopra citata Delibera ART 16/2018, garantendo livelli di qualità del servizio in linea con quanto in essa previsto;
- j) la conferma dei livelli di controllo della qualità già previsti nel vigente contratto di servizio, nei casi in cui questi risultino più puntuali e cogenti rispetto a quelli stabiliti dalla Delibera ART 16/2018;
- k) la messa a disposizione, alla scadenza del periodo di validità contrattuale, di tutto il materiale rotabile acquistato da Trenitalia nell'ambito dei precedenti contratti di servizio, oltre a quello oggetto di cofinanziamento regionale, nonché dei depositi/officine necessari all'espletamento del servizio; elemento di assoluta rilevanza in ordine all'effettiva contendibilità di una futura gara per l'affidamento dei servizi, tenuto conto dell'onerosità degli stessi e riguardo ai depositi/officine anche di problematiche di riproducibilità;
- l) la facoltà della Regione di affidare con procedura di gara, nei termini previsti dal protocollo del 23 dicembre 2016, servizi di specifiche direttrici/linee nella misura massima del 15% della produzione annua del Contratto.

La Regione valuta, pertanto, sulla base di quanto sopra indicato, la proposta di Trenitalia particolarmente conveniente in termini di efficienza, economicità e qualità del servizio oltre che sotto il profilo dei tempi significativamente brevi per il raggiungimento degli obiettivi previsti, in quanto:

- il rinnovo della flotta di rotabili avviene in scadenze ravvicinate che non potrebbero essere rispettate nell'ipotesi di una procedura di gara che richiede – data la complessità del servizio – tempi lunghi sia per la rilevazione dei beni mobili, immobili e del personale attualmente impiegato in servizio da mettere a disposizione del vincitore della gara, sia per la predisposizione della documentazione di gara, sia infine per la gestione del prevedibile contenzioso giurisdizionale;
- allo stato attuale, la normativa nazionale (unica fonte legittimata a tale disciplina) non prevede l'obbligo per l'attuale gestore del trasporto ferroviario di mettere a disposizione nella gara il materiale rotabile, gli immobili necessari all'espletamento del servizio e Trenitalia, in risposta ad esplicita richiesta della Regione Toscana, ha dichiarato in data 24.1.2014 l'indisponibilità al trasferimento ad un eventuale nuovo affidatario del

servizio dei beni mobili ed immobili di sua proprietà (cioè dell'assoluta prevalenza), utilizzati per l'effettuazione del servizio in Toscana. Questo incide sull'effettiva contendibilità di una gara allo stato attuale, tenuto conto dell'onerosità dei beni ferroviari e, riguardo ai depositi/officine, anche di problematiche della loro riproducibilità. Tale grave limite viene superato con la conferma del nuovo affidamento diretto, avendo Trenitalia accettato l'inserimento della clausola per cui si obbliga, alla scadenza del contratto, a mettere a disposizione dell'Amministrazione, per la gara, tutto il materiale rotabile, oltre quello che è oggetto di cofinanziamento regionale nonché dei depositi/officine necessarie per il servizio;

- il corrispettivo richiesto è congruo e rispetta i costi standard, come pure sono congrue le singole voci di costo indicate nel PEF, come attestato dal consulente in materia economico-finanziaria.