

**RELAZIONE TECNICO - ILLUSTRATIVA PER IL NUOVO AFFIDAMENTO DEI SERVIZI
FERROVIARI MEDIANTE CONTRATTO DI SERVIZIO DI TRASPORTO FERROVIARIO
REGIONALE TRA REGIONE MARCHE E TRENITALIA S.P.A.**

La presente relazione è redatta in conformità al D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 “Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese”, convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221, che, all’articolo 34, comma 20, prevede che “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”.

L'art. 13, comma 25-bis, D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 febbraio 2014, n. 9 prevede che “Gli enti locali sono tenuti ad inviare le relazioni di cui all'articolo 34, commi 20 e 21, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, che provvederà a pubblicarle nel proprio portale telematico contenente dati concernenti l'applicazione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica sul territorio.”

Si richiama, altresì, la norma dell'articolo 7, paragrafo 1, Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, secondo cui ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all’anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, sugli operatori del servizio pubblico prescelti e sulle compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso.

1. Il quadro normativo di riferimento

In tema di trasporto pubblico ferroviario di competenza regionale, il quadro normativo di riferimento attiene al complesso di norme dell'Unione Europea, nazionali e regionali, che si riassume come di seguito:

- Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 relativo al 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 L. 15 marzo 1997, n. 59, con particolare riguardo all’art. 18, comma 1, titolato "Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale";

- Legge Regionale 24 dicembre 1998, n. 45 "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche", e ss.mm.ii.;
- Regolamento (CE) n. 1370/2007 sui servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, con particolare riguardo alle disposizioni di cui:
 - all'articolo 5, paragrafo 6, che, salvo non sia vietato dalla legislazione nazionale, dà alle autorità competenti la facoltà di «aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia»;
 - all'articolo 4, paragrafo 4, secondo cui «tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto»;
 - all'articolo 7, paragrafo 2, secondo cui «Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea, come minimo, le seguenti informazioni:
 - nome e indirizzo dell'autorità competente;
 - tipo di aggiudicazione previsto;
 - servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione»;
- Legge 23 luglio 2009, n. 99 "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" che all'art. 61 prevede che, al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti possano avvalersi, tra l'altro, delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) n. 1370/2007;
- Comunicazione 2014/C 92/01 della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007;
- Delibera 49/2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che per le misure 13 e 14, con particolare riguardo alla metodologia individuata nella Misura 13, in coerenza con le indicazioni del Reg. CE 1370/2007 e della Comunicazione 2014/c 92/01, ai fini del calcolo delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico, richiede la verifica da parte dell'ente affidante del Piano Economico Finanziario (PEF) predisposto dall'operatore;
- Reg CE 2338/2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri.

2. Il contratto di servizio 2009-2014 ed il rinnovo 2015-2023

Il 13 novembre 2009, tra la Regione Marche e Trenitalia S.p.A., veniva sottoscritto il contratto di servizio per il trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale relativo al periodo 2009-2014, modificato-integrato da apposito "addendum" in data 24 maggio 2013, il cui valore era stabilito in base allo schema cosiddetto "*a catalogo*", che prevede, per ogni tipologia ed ogni caratteristica dei servizi ferroviari acquistati, coefficienti specifici per determinare il corrispettivo di base e le sue eventuali maggiorazioni.

Nell'aprile 2014, approssimandosi la scadenza contrattuale, in attesa di definire il percorso di rinnovo, veniva sottoscritto tra Regione e Trenitalia un verbale d'intesa che consentiva la prosecuzione del rapporto contrattuale a far data dal 1° gennaio 2015. Tale accordo prevedeva:

- Il miglioramento degli standard di qualità;
- la rinegoziazione della parte relativa al corrispettivo, tenuto conto anche che la Regione Marche ha rispettato puntualmente gli impegni sulle modalità di pagamento assunti con il precedente contratto;
- l'immissione di nuovo materiale rotabile in autofinanziamento previa verifica della sostenibilità economica;
- il diritto di recesso da parte della Regione Marche dal nuovo contratto a compimento del 4° anno, a seguito del completamento delle procedure concorsuali. Nell'eventualità di aggiudicazione della gara a Trenitalia tale termine avrebbe potuto essere anticipato a giudizio dell'amministrazione regionale.

La trattativa con Trenitalia è proseguita e con successive delibere di Giunta, nel corso del 2016, i servizi sono stati effettuati a seguito di autorizzazione da parte dell'Amministrazione regionale.

Con DGR n° 803 del 18 luglio 2016 la Regione autorizzava Trenitalia a prestare i servizi ferroviari regionali fino al 31 dicembre successivo, approvando i criteri informativi del futuro contratto, mentre con successiva deliberazione di Giunta n. 1630 del 27 dicembre 2016, era stato approvato lo schema del contratto da sottoscrivere per il periodo 2015-2023.

In data 30 dicembre 2016, si è addivenuti al rinnovo del contratto e alla stipula di un contratto novennale per il periodo 2015-2023, di cui sei anni (2015-2020) in continuità con il Contratto 2009-2014 ed ulteriori tre anni (2021-2023) in ragione degli investimenti di entità significativa previsti, ai sensi di quanto riportato al punto 4.4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007. Il valore del contratto, per l'anno 2015, è regolamentato ancora sulla base dello schema *a catalogo*, mentre a partire dal 1° gennaio 2016 si applica un nuovo sistema di calcolo - basato su **Piano Economico Finanziario** (di seguito PEF), conforme ai principi del Regolamento (CE) 1370/2007 nonché alla Delibera ART 49/2015.

I punti salienti del suddetto contratto:

1. incremento dei servizi ferroviari, da km*treno 4.068.000 (2015) a km*treno 4.134.000 (2016), con effettuazione di servizi estivi sulla tratta Fabriano-Civitanova Marche (sospesi dal 2009) a parziale riassorbimento dei servizi sulla tratta Ancona-Ancona Marittima sospesi a dicembre 2015;
2. diminuzione del corrispettivo a partire dal 2016, da M€ 42,5 (Iva Inclusa) nel 2015 a M€ 41,25 (Iva inclusa) dal 2016 al 2020;
3. nessuna applicazione dell'inflazione fino al 2020. In luogo dell'inflazione è previsto l'aumento delle tariffe nella misura del 9% medio biennale già approvato con DD.GG.RR. nn. 1161/2015 e 156/2016;
4. trasporto gratuito delle biciclette a bordo treno (i costi relativi sono stati a carico della Regione fino al 2015);
5. trasporto gratuito per il personale appartenente alle Forze dell'Ordine, purché viaggiante in divisa; ciò risponde all'obiettivo, che la Regione intende perseguire, di una collaborazione finalizzata a prevenire e reprimere episodi di criminalità a bordo dei treni regionali;
6. investimenti in materiale rotabile a carico di Trenitalia per M€ 53,6 (M€ 26,4 già previsti nella DGR 803/2016 + M€ 27,2 per miglioramento indice WACC) corrispondenti a n. 8 treni tipo Jazz (eletrotreni da 500 posti);
7. investimenti in materiale rotabile della Regione per M€ 10,2 per n. 1 treno diesel (150 posti) e n. 1 treno Jazz (risorse finanziarie a valere sulla legge di stabilità 2016, n. 208/2015);
8. clausola di recesso unilaterale a favore della Regione, senza oneri, con la quale l'ente si riserva la facoltà di aggiudicare direttamente il servizio a condizioni economiche maggiormente vantaggiose, ai sensi del Regolamento (CE) 1370/2007, paragrafo 6, articolo 5;
9. condizioni contrattuali flessibili in caso di minori risorse nazionali o regionali a copertura dei servizi attualmente previsti.

La verifica della congruità del prezzo è stata effettuata da società specializzata, incaricata mediante procedura negoziata ai sensi del D.Lgs. n. 50/2106 s.m.i., che ha predisposto apposita relazione dalla quale si evince che:

- il corrispettivo, a fronte delle prestazioni offerte da Trenitalia a titolo di rinnovo, s'intende congruo;
- la ripartizione dei rischi tra Regione e Trenitalia è coerente con quanto richiesto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;

- gli indicatori e le misure di incentivazione previsti dal contratto sono idonei a contribuire al miglioramento della qualità del servizio.

In ossequio alle disposizioni poste a tutela dei consumatori e degli utenti, in attuazione del comma 461, art. 2, legge 244/2007, la Giunta Regionale con Delibera n 846 del 24/7/2017 ha approvato lo schema di Protocollo d'Intesa tra la Regione e le Associazioni a Tutela dei Consumatori e degli Utenti e soggetti gestori dei servizi pubblici di trasporto su ferro e su gomma, finalizzato a dare attuazione alla citata legge.

L'atto deliberativo prevede l'istituzione di un Tavolo tecnico permanente di confronto tra Regione, Associazioni Consumatori, Trenitalia, Anav e Asstra, presieduta dall'Assessore Regionale ai Trasporti.

La legge e la delibera prevedono che le attività del tavolo tecnico siano finanziate con un prelievo a carico dei soggetti gestori del servizio, predeterminato nel contratto di servizio per l'intera durata del contratto stesso.

3. Orario cadenzato 2017–2018

Il modello di Trasporto ferroviario in esercizio nella Regione Marche pur rispondendo alla domanda di mobilità del territorio, presenta aree migliorabili rispetto alla:

- continuità e regolarità del servizio;
- sistematicità del servizio e minimizzazione delle variazioni di orario;
- rispondenza alle esigenze degli utenti;
- regolarità della circolazione sulla rete;
- integrazione o coordinamento e/o interscambio con le altre modalità di trasporto.

Per l'anno 2017 al fine di migliorare le abitudini di mobilità dell'utenza e avvicinare i cittadini alla mobilità integrata si è attuato un modello di orario caratterizzato da:

- sistema di regionali veloci che collegano i capoluoghi di provincia e i centri maggiori;
- sistema di regionali lenti che servono tutte le stazioni/fermate;
- sistema a frequenza per l'area urbana di Ancona;
- orari cadenzati e mnemonici;
- appuntamenti/coincidenze nelle stazioni di interscambio.

Tale nuovo modello di offerta garantisce la domanda pendolare, dando nuove opportunità per la mobilità non sistematica, e rispondendo in questo modo all'evoluzione della richiesta di servizi di trasporto che si è trasformata da uno schema esclusivamente pendolare e monodirezionale, ad un modello diffuso sia temporalmente che geograficamente.

Gli orari cadenzati sono caratterizzati da due elementi essenziali:

a) la standardizzazione dei servizi offerti

I treni sono organizzati in modo univoco (stesso percorso, stesse fermate) che collegano in modo strutturato nodi di interscambio.

Tutti i treni di della stessa tipologia presentano le seguenti caratteristiche:

- la stessa origine e destinazione;
- lo stesso itinerario;
- le stesse fermate;
- gli stessi tempi di percorrenza;
- la stessa tipologia di materiali e la stessa quantità di posti offerti.

b) La ripetizione del servizio a intervalli regolari

Il cadenzamento utilizzato per i servizi strutturati è generalmente a 2 ore, 1 ora, 30 minuti.

Il progetto prevede la rivisitazione di tutti i servizi nell'ambito territoriale, con la particolare peculiarità di una facile leggibilità da parte dell'utente, e una rilevante attenzione all'integrazione sia con i servizi di Lunga Percorrenza, che con quelli su gomma:

- Cadenzamento **orario** con fermata in tutte le stazioni per le relazioni
Pesaro-San Benedetto del Tronto
- Cadenzamento **biorario** con fermata in tutte le stazioni per le relazioni
Ancona-Pescara
Ancona-Fabriano-Foligno
- Cadenzamento **orario** veloce nel tratto adriatico e con fermata in tutte le stazioni interne per le relazioni:
Ancona-Ascoli Piceno
Ancona-Macerata

Incremento nelle ore di punta nell'area suburbana di Ancona con O/D Montecarotto/Jesi-Ancona; Senigallia–Ancona; Civitanova Marche–Ancona con fermate in tutte le stazioni.

La struttura dell'orario in vigore nel 2018, infine, si basa principalmente sul miglioramento degli interscambi nelle principali località e sul cadenzamento degli orari di partenza dalla Stazione di Ancona per i treni RV direzione Bologna/Piacenza, treni R direzione Pesaro/Rimini e treni R direzione Pescara e Ascoli Piceno.

L'offerta oraria 2018 prevede in sintesi:

- Velocizzazione e cadenzamento biorario dei treni RV Ancona/Bologna/Piacenza;

- Cadenzamento biorario dei treni R sulle relazioni Ancona–Pesaro/Rimini, alternativo agli RV;
- Potenziamento dell'offerta sulla relazione Ancona–Pesaro, in alcune fasce orarie di maggior frequentazione;
- Cadenzamento su sistema biorario dei treni R sulla Relazione Ancona–Pescara con partenza da Ancona (maggior distanziamento dai treni FB con miglioramento di regolarità e tempi di intercambio);
- Cadenzamento biorario dei treni R sulle relazioni Ancona–S.Benedetto/Ascoli, alternativo ai treni R Ancona-Pescara;
- Potenziamento con una coppia di treni veloci per la relazione Ancona–Ascoli Piceno e vv con riduzione delle fermate nel tratto adriatico;
- Sostanzialmente invariata l'offerta oraria sulle relazioni Ancona–Civitanova/Macerata/Fabriano, Ancona–Falconara/Fabriano/Foligno e S.Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno.

4. Risultanze del monitoraggio del contratto di servizio esercizio 2017

All'art. 5 del vigente Contratto di Servizio (CdS) viene specificato che Trenitalia svolge il servizio di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale nel rispetto degli standard minimi di qualità stabiliti nell'Allegato 2 del CdS stesso. Il rispetto di tali standard minimi di qualità è verificato tramite il monitoraggio della qualità erogata, da svolgere ai sensi dell'art. 16 del CdS in cui si prevede tra l'altro che Trenitalia fornisca le rilevazioni interne sul rispetto degli standard di qualità con le modalità e le periodicità indicate, definite sempre nell'Allegato 2.

In conformità con il medesimo art. 16, la Regione si riserva, d'altro canto, di verificare il rispetto degli standard di qualità del servizio, inclusa la puntualità, ed il livello di soddisfazione dell'utenza (qualità percepita) tramite proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.

Su disposizione della PF Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità ogni anno viene organizzata una campagna di rilevazioni con personale interno alla struttura, per l'effettuazione del monitoraggio della qualità erogata del servizio ferroviario regionale in merito agli aspetti di puntualità, affidabilità, informazioni in vettura, pulizia e climatizzazione nelle vetture, materiale rotabile utilizzato non conforme a quello contrattualizzato.

Per l'anno di esercizio 2017 del Contratto di Servizio (CdS) 2015-2023 sono stati analizzati i suddetti parametri desunti sia dai report trasmessi mensilmente da Trenitalia, sia ai dati dei monitoraggi effettuati da Trenitalia nei mesi di marzo, luglio e novembre 2017, sia ai dati raccolti dal personale interno nominato dalla P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità che ha compiuto il monitoraggio della qualità erogata nei mesi di ottobre, novembre e dicembre; dati poi elaborati su un report dalla P.F. Performance e Sistema Statistico. Tale report evidenzia che le schede di rilevazione valide per le

elaborazioni relative ai TRENI sono state n. 432, mentre n. 132 le schede di rilevazione riguardanti le elaborazioni per le STAZIONI. Gli aspetti principali della qualità monitorati sul campo riguardano:

Puntualità; affidabilità; affollamento.

- **Puntualità:**

Lo standard puntualità a 5' e a 15' è rimasto inalterato in entrambi i contratti (rispettivamente 7% e 2%) così come inalterate sono le sanzioni applicabili (rispettivamente € 15.000,00 ed € 25.000,00). Dal 2014 al 2017 si rileva però un netto miglioramento dello standard (variazione +3,26%) ascrivibile alla qualità del materiale rotabile utilizzato:

Confronto qualità 2014/2017 Puntualità a 5'			
Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017
92,93	95	95,32	96,2

Analogamente per la puntualità a 15' si riscontra una variazione di circa 1 punto percentuale (+0,98):

Confronto qualità 2014/2017 Puntualità a 15'			
Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017
98,11	98,47	98,95	99,09

Per la puntualità a 30' il contratto vigente registra un aumento della sanzione che varia da € 35.000,00 a € 40.000,00 per punto percentuale o frazione di punto di scostamento; la percentuale a standard è in entrambi i contratti pari a 0,5%. Dal 2014 al 2017 si registra:

Confronto qualità 2014/2017 Puntualità a 30'			
Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017
99,41	99,53	99,70	99,70

- **Affidabilità**

L'entità dei treni soppressi per cause imputabili a Trenitalia o per guasti tecnici ai rotabili è notevolmente diminuito in modo progressivo nel periodo 2014–2017, e nel 2015 rispetto al 2014 si è dimezzato passando da 347 a 170 (-51%); analogamente i treni soppressi e non sostituiti nel periodo preso in considerazione varia da 31 a 1.

Affidabilità

	Treni soppressi per cause imputabili a Trenitalia o per guasti tecnici ai rotabili / su totale treni	Treni soppressi e non sostituiti	% soppressi su totale treni
Anno 2014	347/49.719	31	0,70
Anno 2015	170/50.077	12	0,34
Anno 2016	73/45.737	3	0,16
Anno 2017	60/46.726	1	0,13

- **Affollamento**

In riferimento alla composizione dei treni e all'offerta posti, sono considerati sovraffollati i treni che dalla verifica delle frequentazioni risultano con rapporto VIAGGIATORI/POSTI A SEDERE OFFERTI > 1 per almeno due giorni a settimana per ogni singolo monitoraggio o in entrambi i monitoraggi per almeno un giorno.

Su 2481 treni monitorati, l'indice di affollamento assoluto è risultato <1 per il 97,1% dei treni, mentre solamente 73 treni hanno avuto un coefficiente di affollamento assoluto >1 per almeno 2 gg. a settimana per ogni singolo monitoraggio o in entrambi i monitoraggi per almeno un giorno.

La composizione dei treni e l'offerta posti, pertanto, risulta, con l'introduzione del nuovo materiale rotabile, migliorativa sia in termini di comfort di viaggio, di tempi ridotti per incarrozzamento, a tutto vantaggio della puntualità, sia in relazione alle manutenzioni da effettuare, sia in termini di riduzione di guasti e conseguenti cancellazioni.

5. Profili economici ed efficientamento della gestione

Il contratto vigente, come sopra detto è basato su uno schema PEF che consente, attraverso il confronto con i dati del Consuntivo Economico Regionale (di seguito CER), una gestione conforme ai principi del Regolamento Europeo 1370/2007, nonché alla Delibera ART 49/2015, prevedendo un sistema di soglie che permette di gestire dinamicamente eventuali sovra/sottocompensazioni annuali già durante il periodo contrattuale, piuttosto che ex-post, proprio come previsto dal Regolamento CE sopracitato.

La verifica sulla gestione economica, pertanto, riscontra per gli anni 2016-2017, in entrambi gli esercizi, un utile netto a fronte di un risultato previsionale negativo. I dati economici mostrano una diminuzione dei ricavi, sia totali che da mercato; ma accompagnata oltre che da un aumento di altri ricavi e prestazioni, anche da una netta diminuzione dei costi di processo, dovuta sia alla razionalizzazione delle manutenzioni (chiusura impianto di Fabriano), sia alla diminuzione dei costi afferenti l'accesso

all'infrastruttura, la gestione della circolazione, la condotta e scorta, la manovra, la manutenzione e le pulizie, voci comunque imputabili al gestore.

Tale efficientamento ha portato ad un Risultato Netto di molto superiore alle previsioni PEF.

6. Piano di ammodernamento e potenziamento del parco rotabile

Si illustra di seguito l'implementazione del materiale rotabile nel corso del contratto esennale (2009-2014) e quanto stabilito al riguardo nel contratto vigente (2015-2023).

Materiale rotabile assegnato al 1/1/2009																					
Locomotive			UIC-X		MDVE			PR		Ale 603/783				Ale 841			MINUETTO			Aln	
E 464	E 646	E 656n	pilota	1° cl	pilota	1° cl	2° cl	Semipilota	2° cl	Ale 603	Ale 783	Le 783	Le 813	Ale 841	Le 761	Le 581	Ale 501	Le 220	Ale 502	668 3100	668 3200
27	1	22	2	5	23	35	103	17	44	3	3	3	3	12	6	6	4	4	4	26	6
										3 complessi				6 complessi			4 complessi				

Il materiale sopra riportato, di proprietà di Trenitalia, è in uso della Direzione Regionale Marche per l'effettuazione dei servizi previsti nel CdS Marche ed è anche utilizzato per servizi attribuiti ad altre Direzioni Regionali (Umbria, Abruzzo).

Il contratto 2009-2014 prevedeva il rinnovo del materiale rotabile attraverso il restyling di 160 carrozze, a totale carico finanziario di Trenitalia, e l'acquisto di 3 treni Jazz e 6 treni Swing, con contributo finanziario della Regione Marche, che sono stati consegnati e immessi in esercizio.

All'atto della stipula del contratto 2015-2023 il materiale rotabile assegnato alle Marche risulta:

Materiale rotabile in Asset a DR Marche (*) al 1/1/2016													
Locomotive	MDVE			PR		ETR425		ATR220			MINUETTO		
E 464	Pilota	1° cl	2° cl	Semipilota	2° cl	Ale 425	Le 425	Atr 221	Atr 222	Atr 223	Ale 501	Le 220	Ale 502
41	27	57	112	15	34	16	24	8	8	8	4	4	4
						8 complessi		8 complessi			4 complessi		

(*) il materiale rotabile in asset alla DR Marche effettua servizi anche per DR Abruzzo - Umbria – Emilia Romagna.

Nel corso del 2016, quindi prima della stipula del contratto, Trenitalia ha immesso in esercizio 2 complessi ETR 421 “Jazz” e nel corso del 2017 1 ulteriore complesso ETR 425 “Jazz”.

Al momento l’Asset in dotazione della Regione Marche, risulta:

Materiale rotabile in Asset a DR Marche (*) a maggio 2018													
Locomotive	MDVE			PR		ETR425		ATR220			MINUETTO		
E 464	Pilota	1° cl	2° cl	Semiplota	2° cl	Ale 425	Le 425	Atr 221	Atr 222	Atr 223	Ale 501	Le 220	Ale 502
43	38	46	143	3	0	22	33	8	8	8	4	4	4
						11 complessi		8 complessi			4 complessi		

L’introduzione in servizio di nuovi materiali e di una migliore organizzazione di manutenzione dei rotabili, ha determinato un netto miglioramento dei parametri qualità sui principali indicatori di performance, come puntualità, regolarità ed offerta posti, elevando considerevolmente il comfort di viaggio, ascrivibile al migliore funzionamento delle strutture tecniche e tecnologiche di bordo (climatizzazione e comunicazione) riducendo i disagi per i viaggiatori.

Gli investimenti realizzati risultano comunque un primo tassello di un complessivo processo di potenziamento e miglioramento del servizio regionale, avviato negli scorsi anni, e che è necessario proseguire con il nuovo affidamento.

7. Nuovo Contratto di Servizio mediante affidamento diretto: modalità e vantaggi

Il CdS in vigore, infatti, dispone all’articolo 4, comma 3, che: “Le Parti, in presenza di ulteriori rilevanti investimenti da parte di Trenitalia da realizzarsi in tempi significativamente brevi e tali da determinare dirette e positive ricadute sui livelli prestazionali, si riservano di procedere alla sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio della durata di quindici anni, secondo il limite massimo previsto dal Regolamento (CE) n 1370/2007. Ai fini del presente comma, la Regione entro l’anno 2017 si impegna ad assolvere all’obbligo di pubblicità preventiva nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea ai sensi dell’art. 7, paragrafo 2, del citato Regolamento CE”.

Al fine di dare attuazione a tale previsione contrattuale e in vista di nuovi investimenti si ritiene di procedere alla stipula di un nuovo contratto di servizio in affidamento diretto mediante l’applicazione dell’articolo 5, paragrafo 6 del Reg CE 1370/2007.

La disciplina comunitaria contenuta nel Regolamento (CE) n. 1370/2007, ed entrata in vigore nel 2009, ha introdotto un periodo transitorio di 10 (dieci) anni (in scadenza al 3 dicembre 2019) entro il quale occorre che tutti gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico siano conformi alle previsioni di cui all'art. 5 (del regolamento), di cui sopra.

Infatti, ai sensi del Regolamento 1370/2009, successivamente modificato con Reg (CE) 2338/2016, l'art. 5, parr. 2, 4 e 6, stabiliva il principio che gli affidamenti diretti sono esperibili "a meno che non sia vietato dal legislatore nazionale".

Sebbene l'attuale articolo 8, comma 2, lettera "ii" del REG 1370/2009, preveda che l'articolo 5 si applichi ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri a decorrere dal 3 dicembre 2019, al terzo periodo è comunque consentito, fino al 2 dicembre 2019, agli Stati membri di adottare misure per conformarsi gradualmente allo stesso articolo 5 al fine di evitare gravi problemi strutturali in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

La legge 23/07/2009, n.99, articolo 61, stabilisce 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".

L'affidamento diretto, pertanto, si può concretizzare attraverso la definizione di un nuovo contratto, alla cui sottoscrizione l'atto di rinnovo sopracitato sarà automaticamente risolto per mutuo consenso.

La procedura da adottare per addivenire alla stipula di un contratto quindicennale è prevista dal Regolamento CE 1370/2007, articolo 7, paragrafo 2 che prevede che almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea le informazioni riguardanti l'autorità competente, il tipo di aggiudicazione previsto, i servizi e i territori potenzialmente interessati all'aggiudicazione.

Con nota n°130729 del 16/02/2017 Trenitalia ha trasmesso una proposta commerciale che prevede, a fronte di una durata contrattuale più ampia (10+5 anni) di quella prevista dal contratto stipulato a dicembre 2016 (6+3), un investimento di entità superiore a quello previsto nel contratto medesimo.

Con decisione di Giunta del 6 giugno 2017 l'Amministrazione ha dato mandato agli uffici di provvedere a dare seguito alla proposta di Trenitalia e in data 1 luglio 2017 si è proceduto con la pubblicazione dell'avviso di affidamento diretto a Trenitalia sulla GUUE.

L'avviso (n. 2017/S 124-252980 - Pubblicato il 01/07/2017 - IT-Ancona: Servizi di trasporto pubblico per ferrovia 1. Affidamento di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia di interesse regionale e locale) prevede, al *paragrafo II.2 quantitativo e/o valore dei servizi*, l'effettuazione di un volume di servizi annuale/medio di km*treno 4.160.000,00 a fronte di un corrispettivo compreso tra M€32,00 e M€36, iva esclusa.

Nell'anno successivo alla pubblicazione non si è palesata alcuna impresa né è pervenuta alcuna manifestazione d'interesse.

Per l'affidamento dei servizi ferroviari si applica l'art. 37, c. 1 del DL1/2012 ai sensi del quale la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito ART) n° 48 del 30.3.2017 stabilisce che il soggetto competente predisponga prima dell'avvio della procedura di affidamento di servizi, una relazione da pubblicare sul sito dell'ente affidante. Tale relazione è stata predisposta e trasmessa all'ART con nota n° 867051 del 27.7.2018. con nota 1023021 del 14.9.2018 l'ART ha richiesto integrazioni che sono state trasmesse con nota 1197217 del 25.10.2018.

Con nota 633677 del 6.6.2018 Trenitalia ha trasmesso il Conto Economico Regionale (CER) relativo all'esercizio 2016, e, in data 23.7.208 prot. n° 845440, il preconsuntivo 2017 ai sensi dell'articolo 8 del Contratto vigente 2015-2023. In entrambi i documenti si rileva un risultato superiore alla previsione nel PEF. Le somme sono portate a credito della Regione e sono riutilizzate per gli anni successivi.

A seguito dei suddetti positivi risultati Trenitalia, con nota 876417 del 31.7.2018 ha integrato e sostituito la precedente proposta commerciale dettagliando l'offerta come di seguito:

- progressivo aumento della produzione chilometrica da 4,16 milioni di km*treno, richiesta nell'avviso di preinformazione nel 2019, per attestarsi a regime nel 2027 a milioni di km*treno 4,63 (+130.000,00 km*treno);
- diminuzione del corrispettivo rispetto a quanto previsto nel contratto vigente e in coerenza con l'avviso di preinformativa pubblicato a luglio 2017: per il 2019 il corrispettivo è previsto in M€ 36,00 a fronte di M€ 37,5 del contratto vigente. È prevista una progressiva crescita del corrispettivo in relazione all'aumento di produzione e all'inflazione;
- ulteriore aumento dell'entità degli investimenti sia per il materiale rotabile nuovo, da immettere in esercizio tra il 2019 e il 2025, che per l'impianto manutentivo, per assicurare gli sviluppi informatici e di nuove tecnologie e garantire la manutenzione ciclica dei treni oltre a investimenti per revamping;
- rilevante previsione di incremento dei ricavi tariffari che, grazie alla prospettiva di crescita dei viaggiatori legata al miglioramento della qualità erogata, porterà ad un tasso medio di crescita del 3,2% dei ricavi da mercato a fronte di una crescita di corrispettivi del 2,2% fino al 2033;
- ulteriore efficientamento dei processi produttivi che determina una crescita media annua dei costi operativi dell'1,5%, inferiore all'inflazione programmata.

L'investimento in nuovi treni permetterà il completo rinnovo della flotta nel 2025 e la riduzione dell'età media del materiale rotabile circolante nella Regione Marche che passerà dai 18 anni del 2019 a 6 anni a fine 2024.

Nel dettaglio è prevista la consegna di treni Rock a 4 e 5 casse e treni Pop oltre 1 treno swing e un altro treno Jazz previsti dal contratto vigente.

I nuovi mezzi Pop e Rock consentiranno il trasporto bici oltre a essere dotati di videosorveglianza live e wi-fi e di peoplecounter.

Inoltre il miglioramento della qualità del servizio, e l'impegno di Trenitalia, nel contrasto di evasione ed elusione, oltre gli aumenti tariffari già programmati nel CDS 2015-2023 (del 9% nel 2020, 2022) e quelli da programmare nel 2028 (+9%), determineranno un rilevante incremento dei ricavi da traffico.

E' previsto un efficientamento dei processi produttivi che determineranno una crescita dei costi operativi inferiore all'inflazione programmata.

Analogamente al contratto vigente il nuovo contratto quindicennale è basato sul Piano Economico Finanziario (PEF) pluriennale da confrontarsi per ciascun anno con il consuntivo risultante dal Conto Economico Regionale (CER). Il PEF permette una gestione conforme ai principi del Reg CE 1370/2007, prevedendo un sistema di soglie che consente di gestire eventuali sovra/sottocompensazioni annuali durante il periodo di vigenza contrattuale.

L'immissione in servizio del nuovo materiale rotabile è previsto sulla base di un cronoprogramma condiviso dalle parti, fermo restando l'impegno finanziario complessivo a carico di Trenitalia unitamente al contributo regionale, secondo la seguente tabella che esplicita in modo dettagliato il piano delle consegne dei nuovi treni a cui si aggiunge una Locomotiva Diesel per il servizio di soccorso:

Gli investimenti in nuovi treni permetteranno di ridurre l'età media del materiale rotabile circolante in regione che passerebbe dai 18 ai 13 anni nel 2033 con una punta minima di 6 anni nel 2025, garantendo quindi anche al termine del periodo contrattuale un'età media comunque inferiore a quella dell'inizio del contratto. L'arrivo dei nuovi treni permetterà di definire standard di qualità in progressivo miglioramento sui principali indicatori di performance (puntualità, regolarità, composizione) e di garantire alla clientela le più innovative tecnologie di bordo (wi-fi, people counter, videosorveglianza live).

La Regione contribuisce al piano investimenti in parte con le risorse già individuate con la delibera CIPE 54/2016 e s.m.i., asse tematico F- Rinnovo materiale rotabile con risorse FSC 2014-2020 che assegna alle Marche € 8.288.000,00 per l'acquisto di nuovo materiale rotabile ferroviario, in parte da risorse rese disponibili dalla L 208/2015, art. 1 c. 866, per € 13.719.421,48, per un totale di € 22.007.421,48.

Le altre risorse per € 14.992.578,52 sono assicurate da obbligazioni pluriennali che saranno assunte nelle successive leggi di bilancio a fronte di un servizio pubblico reso con prestazione continuativa.

Conclusioni

Da tutto quanto sopra esposto, in relazione ai possibili scenari tecnici ed economici analizzati in merito ai dati a disposizione, l'Amministrazione regionale è giunta alla decisione di procedere con un affidamento diretto a Trenitalia per un periodo complessivo di 15 anni (10 anni previsti dall'art. 5, paragrafo 6 del Reg. CE 1370/2007 e il 50% previsto dall'art. 4, paragrafo 4 del medesimo Reg. CE), in ragione degli investimenti da effettuarsi in tale arco di tempo, meglio dettagliati e regolamentati nel contratto di servizio da stipularsi a decorrere dal 1 gennaio 2019.