



ARTCa1

AUTORITÀ REGIONALE DEI TRASPORTI
DELLA CALABRIA

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21) nonché ai sensi del Reg. (CE) 23/10/2007, n. 1370/2007, art. 7 par. 1.

2 dicembre 2019

INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento	Affidamento dell'organizzazione e svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse regionale e locale sulla rete nazionale, sulle relazioni di traffico di competenza della Regione Calabria, nonché dei servizi connessi al trasporto medesimo.
Ente affidante	Autorità Regionale dei Trasporti della Regione Calabria (Art-Cal)
Tipo di affidamento	Contratto di servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007
Durata del contratto	15 anni (di cui dieci anni in base a quanto previsto all'art. 5 par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 ed ulteriori cinque anni, per il periodo 1 gennaio 2028 - 31 dicembre 2032, ai sensi di quanto previsto all'art. 4 par. 4 del Regolamento)
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	Nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Intero territorio regionale

SEZIONE A

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

1) ADEMPIMENTI PUBBLICITARI - NORMATIVA RILEVANTE (art. 34 co. 20, D.L. 179/2012; art. 7, par. 1, Reg. CE 1370/2007)

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".

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."

L'obbligo di pubblicità con riferimento alle scelte dell'ente di cui alla normativa statale citata è presente anche a livello comunitario per il settore in commento.

In particolare, il riferimento è all'adempimento previsto dell'articolo 7 del paragrafo 1 d Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007, 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”.

La presente relazione assolve dunque ai sopra richiamati obblighi informativi in materia previsti dalla legislazione comunitaria e da quella nazionale.

2) CONTESTO NORMATIVO DI RIFERIMENTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO REGIONALE

A) NORMATIVA COMUNITARIA E NAZIONALE

☸ La disciplina degli affidamenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale (di seguito, anche, “TPL”) ha risentito in maniera significativa delle vicende che hanno caratterizzato il rapporto tra normativa di settore e normativa generale nel corso degli ultimi anni.

La disciplina relativa al TPL è attualmente composta da norme di fonte sia comunitaria che nazionale.

A partire dagli anni Novanta, sotto l'impulso del legislatore comunitario, il settore del trasporto ferroviario è stato interessato da un processo di liberalizzazione che ha portato all'adozione di molti provvedimenti (i.e. direttive e regolamenti), ricompresi in gruppi, altrimenti noti, a seconda del loro momento di adozione, con il nome di “pacchetti ferroviari”.

Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 - relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia - fa parte del c.d. “terzo pacchetto ferroviario” ed è la fonte normativa di riferimento per i servizi pubblici di trasporto passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico.

Questo Regolamento è stato successivamente modificato ad opera del Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338 (adottato nell'ambito del cd. “quarto pacchetto ferroviario”).

In particolare, il Regolamento:

- definisce l'«**obbligo di servizio pubblico**», come “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”.

- definisce il «**diritto di esclusiva**»: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;

- definisce la «**compensazione di servizio pubblico**», come “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”.

- definisce il «**contratto di servizio pubblico**»: uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico;

- prevede che l'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. I contratti di servizio prevedono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore di servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate e stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione;

- individua le modalità con le quali le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri e definisce le modalità per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, in seno all'art. 5 del Regolamento;

- determina la durata e il contenuto dei contratti di servizio del trasporto pubblico ed i criteri per la determinazione delle compensazioni degli oneri di servizio pubblico. In particolare, con riguardo alle compensazioni, è previsto che tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico devono essere conformi all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto.

Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati ai sensi dell'art. 5 par. 6 del Regolamento (procedura di aggiudicazione diretta), tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore di servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole, e devono essere altresì osservate le disposizioni in materia di calcolo di cui all'Allegato del Regolamento.

Il Regolamento impone alcuni obblighi specifici di pubblicazione (oltre quello derivante dal già menzionato art. 7 par. 1), nell'ottica di favorire la massima trasparenza in ordine alle procedure di aggiudicazione (il Considerando n. 30 in particolare recita: "*I contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente dovrebbero essere soggetti a una maggiore trasparenza*").

L'articolo 7, paragrafo 2, prevede che «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»;

In caso di ricorso alla procedura di aggiudicazione diretta, sono altresì previsti ulteriori obblighi di pubblicazione "ex post" in capo alle Autorità competenti (art. 7 par. 3, Regolamento).

☼ Dal punto di vista del diritto interno, il servizio ferroviario passeggeri fuoriesce dall'ambito di applicazione della normativa generale sui contratti pubblici: L'articolo 17, comma 1, lettera i), del D.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 prevede quanto segue: «Le disposizioni del presente codice non si applicano agli appalti e alle concessioni di servizi (...) concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana».

Il settore del TPL è principalmente regolato dal D.lgs. 19.11.1997 n. 422 e s.m.i. (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).

Tale Decreto ha disciplinato il conferimento alle Regioni e agli Enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, ed ha fissato i criteri di organizzazione dei servizi.

Per quanto concerne le funzioni delegate alle Regioni, esse riguardano l'intero comparto del servizio di trasporto, comprese le ferrovie di interesse regionale e locale.

Il decreto in particolare prevede:

- all'articolo 17, che gli Enti competenti definiscono gli obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi, determinate secondo il criterio dei costi standard, tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità;
- all'articolo 18, 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.

Pertanto, in base all'art. 18 cit., le Regioni e gli enti locali ricorrono ordinariamente al modello della gara pubblica per la selezione del soggetto cui affidare l'organizzazione e lo svolgimento del servizio di loro competenza.

Il rapporto - in parte distonico - tra normativa interna e comunitaria trova un punto di snodo in una disposizione specifica della 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 quanto segue:

«(...) [L]e 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 n. 1370/2007]. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (...) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422».

Questa disposizione, secondo pacifica interpretazione, consente quindi agli Enti affidanti di avvalersi delle procedure di aggiudicazione (diverse dalla gara pubblica) specificamente dettate dal Regolamento comunitario, che in assenza della norma statale autorizzatoria non sarebbero state compatibili con le previsioni di cui alla legislazione settoriale sopra esaminata (art. 18, D. lgs. 422).

Costituiscono altresì provvedimenti di particolare rilievo per la materia:

- l'art. 3 bis del decreto legge 13.08.2011, n. 138, il quale ha introdotto una disciplina unitaria per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica, disponendo che le Regioni individuino "ambiti o bacini territoriali ottimali"(A.T.O.) in termini tecnici ed economici "tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio" e ha previsto per ogni ambito/bacino l'individuazione di un Ente di Governo/Autorità di Ambito responsabile della pianificazione e organizzazione del servizio;
- l'art. 27 del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50 , recante importanti misure sul trasporto pubblico locale;
- il 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;

Inoltre, l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), le cui misure regolatorie contribuiscono alla definizione di quel sistema di regole multi- livello e integrato che è il settore dei trasporti di pubblica utilità.

Per richiamare le principali:

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 17 giugno 2015 n. 49 che contiene le "Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative 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";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'8 febbraio 2018 n. 16 che detta le "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015";
- Delibera ART del 29 novembre 2018 n. 120 recante "Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale";
- Delibera ART del 9 dicembre 2018 n. 106 recante "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie";

B) NORMATIVA REGIONALE

☼ La normativa regionale di riferimento per i servizi oggetto dell'affidamento è costituita dalla L. reg. Calabria n. 35 del 31.12.2015 (e s.m.i.), intitolata "Norme per i servizi di trasporto pubblico locale" .

L'obiettivo generale della legge, che attua su base regionale le disposizioni nazionali relative al conferimento dei compiti e delle funzioni in materia di trasporto di interesse regionale e locale (D.lgs. n. 422/1997), è quello di sviluppare un sistema di offerta di trasporto pubblico locale rispondente alle esigenze di mobilità delle persone, mirando al trasferimento modale dal mezzo individuale al mezzo collettivo, e garantendo la sostenibilità ambientale, economica e sociale.

In base all'art. 12 l. reg., i servizi di trasporto pubblico locale rientranti nel campo di applicazione della legge regionale sono organizzati ed erogati all'interno di un *unico bacino territoriale ottimale regionale* al fine di

conseguire obiettivi di efficienza, efficacia, universalità del servizio e sostenibilità ambientale, promuovendo anche economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza.

Affianco alle attribuzioni pianificatorie e programmatiche della Regione e degli Enti locali (negli ambiti territoriali di propria competenza), vi sono le competenze proprie dell'Autorità regionale trasporti (ART-CAL), istituita dall'art. 13 l. reg. quale ente di governo del bacino unico regionale.

Ad essa competono, tra le varie funzioni (art. 13 l. reg.), l'affidamento e l'esecuzione dei contratti di servizio con i soggetti gestori.

☼ Tra i provvedimenti regionali più rilevanti in materia di pianificazione, programmazione o indirizzo, vi sono:

- Piano Regionale dei Trasporti, approvato con deliberazione di Consiglio regionale n. 157 del 19/12/2016;
- Livello dei servizi minimi, approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 347 del 16/11/2018, integrata con deliberazione n. 354 del 29/11/2018 (L.R. 35/2015, art. 5);
- Deliberazioni di Giunta regionale n. 274 e n. 277 del 01/07/2019 in materia di sistema tariffario (struttura tariffaria, importi delle tariffe, integrazione tariffaria, metodo del price-cap), e deliberazione n. 353 del 31/07/2019 con cui si è preso atto dei pareri favorevoli della IV Commissione consiliare sulle citate deliberazioni n. 274/2019 e n. 277/2019 (L.R. 35/2015, art. 6);
- Decreto dirigenziale n. 3870 del 26/03/2019, che disciplina le agevolazioni tariffarie in favore degli appartenenti alle forze dell'ordine (L.R. 35/2015, art. 7);
- Programma pluriennale del trasporto pubblico locale vigente, che è stato approvato con deliberazione di Giunta regionale n. 402 del 28.08.2019 (L.R. 35/2015, art. 9);
- Deliberazione di Giunta regionale n. 335 del 30/07/2018, con cui sono stati individuati i dati economici e trasportistici che le aziende esercenti il servizio di trasporto pubblico locale devono trasmettere all'Osservatorio della Mobilità (L.R. 35/2015, art. 11);
- Deliberazione di Giunta regionale n. 336 del 30/07/2018, con cui sono stati specificati i sistemi informativi e telematici che gli operatori del servizio di trasporto pubblico locale devono utilizzare per trasmettere all'Osservatorio della Mobilità le informazioni sui servizi programmati ed effettuati e sugli utenti serviti, per la gestione del rapporto contrattuale e per l'informazione all'utenza;
- Deliberazione di Giunta regionale n. 339 del 30/07/2018 che disciplina l'individuazione dei servizi di libero mercato (L.R. 35/2015, art. 17);
- Deliberazione di Giunta regionale n. 321 del 09/08/2016 in materia di diritti di esazione a bordo (L.R. 35/2015, art. 18);
- Deliberazione di Giunta regionale n. 388 del 10/08/2017 sul finanziamento del materiale rotabile;
- Accordo quadro con RFI di cui alla deliberazione di Giunta regionale n.32 del 22/01/2019.

SEZIONE B

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

B.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

☼ La rete ferroviaria calabrese è costituita dalle linee statali in concessione a Ferrovie dello Stato, gestite dalla società R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (del gruppo Ferrovie dello Stato), e dalle linee regionali, in concessione a Ferrovie della Calabria S.r.l. La rete di R.F.I. e quella delle Ferrovie della Calabria non sono fra loro interconnesse; la prima è a scartamento ordinario (1,435 m) e la seconda a scartamento ridotto (0,950 m). Ad oggi sulla rete statale si svolge oltre l'85% dei servizi.

La rete R.F.I. si sviluppa in gran parte lungo il perimetro costiero regionale; essa ha un'estensione complessiva di circa 851 km e presenta, al momento della sottoscrizione, 76 stazioni e 23 fermate con servizio viaggiatori. In rapporto al sistema di trazione, la rete R.F.I. comprende 279 km di linee elettrificate a doppio binario, 209 km di linee elettrificate a singolo binario e 363 km di linee non elettrificate (a trazione diesel) ed a singolo binario.

Il servizio ferroviario sulla rete statale, "sul grande 8" di cui al Piano Regionale dei Trasporti, costituito dalle dorsali tirrenica e ionica e dalle trasversali, assume un ruolo portante all'interno del sistema di mobilità regionale, così come delineato dal Piano citato.

I servizi programmati sono articolati sulle seguenti relazioni principali, con riferimento alle frequenze del giorno feriale medio:

- Reggio Calabria Centrale – Lamezia Terme Centrale, via Mileto: 11 coppie;
- Lamezia Terme Centrale – Paola: 10 coppie, in continuità con i servizi della relazione Reggio Calabria – Lamezia Terme;
- Sapri – Paola: 8 coppie (sulla relazione Sapri – Paola transitano ulteriori 5 coppie di treni giornalieri che rientrano nei contratti di servizio delle regioni Campania e Basilicata);
- Paola – Cosenza “Vaglio Lise”: 16 coppie delle quali 10 in continuità con le relazioni Lamezia Terme Centrale – Paola e 6 in continuità con le relazioni Sapri – Paola (sulla relazione Paola – Cosenza “Vaglio Lise” transitano ulteriori 2 coppie di treni giornalieri che rientrano nei contratti di servizio di altre regioni);
- Sibari – Cosenza “Vaglio lise”: 7 coppie;
- Sibari – Catanzaro Lido: 9 coppie;
- Crotone – Catanzaro Lido: 3 coppie (ulteriori rispetto alle 9 della relazione Sibari – Catanzaro Lido);
- Catanzaro Lido – Lamezia Terme Centrale: 10 coppie;
- Catanzaro Lido – Reggio Calabria Centrale: 7 coppie;
- Catanzaro Lido – Locri: 3 coppie (in aggiunta alle 7 coppie della relazione Catanzaro Lido – Reggio Calabria Centrale);
- Roccella Jonica – Reggio Calabria Centrale: 6 coppie (in aggiunta alle 7 coppie della relazione Catanzaro Lido – Reggio Calabria Centrale);
- Melito Porto Salvo – Reggio Calabria Centrale: 13 coppie (in aggiunta alle coppie delle relazioni Catanzaro Lido – Reggio Calabria Centrale, Roccella Jonica – Reggio Calabria Centrale);
- Reggio Calabria Centrale – Rosarno: 12 coppie (in aggiunta alle coppie della relazione Reggio Calabria Centrale – Lamezia Terme);
- Rosarno - Lamezia Terme Centrale, via Tropea: 9 coppie.

La programmazione si attesta complessivamente a circa 6.300.000 treni-km/anno, con una previsione di lieve incremento nel 2020 (circa 100.000 treni-km/anno).

Le biglietterie Trenitalia sono presenti in sei delle stazioni appartenenti al perimetro dello stipulando Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario nella Regione. Al momento sono presenti ed attive 34 biglietterie self-service, tra self-service full (che accettano banconote, monete e carte di credito/debito), self-service che accettano monete e carte di credito/debito e self-service che accettano carte di credito/debito. Si prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta ed un potenziamento dei canali di vendita alternativi (self-service, rivenditori privati autorizzati, sito Trenitalia, App Trenitalia), elaborati anche alla luce della progressiva digitalizzazione dell’acquisto dei titoli di viaggio. L’accesso telematico ai sistemi di vendita dei titoli di viaggio costituisce un requisito fissato nel livello dei servizi minimi per la Regione Calabria.

Il programma di esercizio relativo al nuovo contratto di servizio è stato sviluppato tenendo conto del servizio attuale, eliminando i servizi a più basso rapporto fra ricavi e costi e prevedendo dal 2020 nuovi servizi dove la domanda di mobilità è più elevata. Le valutazioni sono assistite da un modello multimodale di simulazione dell’interazione fra la domanda e l’offerta, a scala regionale.

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, tenuto conto degli investimenti previsti che incrementeranno significativamente il numero di casse/carrozze disponibili del 50% circa e in pari misura i posti-km offerti¹. Infatti il coefficiente di saturazione dei servizi ferroviari è pari mediamente al 81%, considerando, da una parte, una prudenziale stima della capacità basata sul materiale rotabile attuale (significativamente inferiore a quella prevista), dall’altra, un assetto futuro dell’offerta ferro-gomma integrata (con una previsione di flussi notevolmente superiore).

A questi vanno aggiunti i servizi sostitutivi automobilistici da orario definiti nel programma di esercizio, che sono stati svolti da Trenitalia fino a giugno 2019.

La velocità commerciale media si attesta a 63,97 km/h, garantita in sede di Accordo Quadro da Rete Ferroviaria Italiana _RFI s.p.a., ed è determinata sia da treni che percorrono linee a doppio binario, con ridotto numero di fermate, sia da treni che percorrono tratte non elettrificate a semplice binario, con caratteristiche di velocità del materiale rotabile comprese fra 120 km/h (ALn 663) e 140 km/h (E464).

Entro la data del 1 agosto 2019 entrerà in vigore il nuovo sistema tariffario, con biglietti di corsa semplice, e abbonamenti settimanali, mensili, trimestrali, annuali e scolastici (validi nei giorni previsti dal calendario scolastico regionale). Per gli abbonamenti è prevista una tariffa differenziata per gli studenti, ridotta del 10%. In parallelo con l'ammmodernamento del materiale rotabile è previsto un incremento progressivo dell'importo dei titoli di viaggio (in media complessivamente pari al 15%), negli anni fra il 2020 e il 2024.

Sono previste ampie forme di integrazione tariffaria, con onere a carico della Regione per ciò che concerne l'implementazione e gestione dei necessari sistemi organizzativi e tecnologici.

I passeggeri che nell'ultimo triennio consuntivato hanno utilizzato i servizi ferroviari (passeggeri saliti) sono stimati da Trenitalia s.p.a. nel seguente numero:

- 2015: 5.770.391;
- 2016: 6.225.451;
- 2017: 6.124.448.

Le simulazioni conducono a stime di crescita notevoli associate a un completo riassetto del sistema dell'offerta ferro-gomma in Calabria. Più prudentemente, nel PEF sono stati utilizzati i seguenti tassi attesi di crescita dei passeggeri trasportati (il valore più elevato del 2020 è associato a un incremento di offerta).

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
n.a.	0,50%	3,42%	1,00%	1,90%	1,90%	1,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%

È inoltre stata inserita una previsione di recupero annuo dei ricavi dello 0,5% con riferimento all'azione di Trenitalia per il contrasto dell'evasione e dell'elusione.

Il Contratto di Servizio che si intende sottoscrivere con Trenitalia prevede importanti investimenti, finalizzati non solo al rinnovo del materiale rotabile; tali investimenti consentiranno di offrire un servizio di trasporto complessivamente più confortevole ed affidabile, erogato con nuovi treni, con grande innovazione dal punto di vista tecnologico.

Il piano degli investimenti a carico di Trenitalia, a cui si aggiungerà il contributo regionale di 140,8 milioni di euro, consentirà il rinnovo pressoché totale della flotta.

Nello specifico si prevede di investire circa:

- 69,4 mln di euro per il rinnovo della flotta in autofinanziamento Trenitalia;
- 31,8 mln di euro per gli impianti
- 11,7 mln di euro per revamping per la flotta esistente
- 3,9 mln di euro per sviluppi informatici e nuove tecnologie
- 50,5 mln di euro manutenzione ciclica treni

Il piano di investimenti in nuovo materiale rotabile consentirà di acquistare:

- 14 Elettrotreni a 4 casse;
- 13 nuovi treni Bimodali a 4 casse;
- 2 locomotive diesel;

L'immissione di nuovo materiale rotabile porterà un significativo miglioramento sia qualitativo che economico. In particolare dal punto di vista qualitativo, i più significativi miglioramenti attesi sono:

- incremento dei posti a sedere offerti e degli spazi per bagagli;
- maggiore comfort di viaggio legato ad un nuovo layout interno, con sedili più comodi, migliore insonorizzazione, finestrini più ampi, illuminazione a led, impianti di climatizzazione di nuova generazione;
- 100% dei treni accessibili alle persone a ridotta mobilità;
- 100% dei treni idonei al trasporto delle bici al seguito;
- incremento della sicurezza a bordo, attraverso una maggiore diffusione delle telecamere di videosorveglianza interna live;

- dotazione di prese elettriche, anche USB e predisposizione al wi-fi.
- Inoltre i nuovi treni saranno dotati di tecnologia peoplecounter che consentirà una più puntuale identificazione dei flussi e conseguentemente di effettuare una migliore pianificazione del servizio. L'arrivo dei nuovi treni permetterà quindi di consolidare e confermare gli standard di qualità sui principali indicatori di performance, quali puntualità e regolarità.
- Ai sensi della Delibera ART n. 16/2018, sono state definite le condizioni minime di qualità (CMQ) al di sotto delle quali si applicano le penalità e le relative mitigazioni, nonché i parametri per la definizione dei premi. Esse riguardano regolarità, puntualità, pulizia, comfort, accesso ai canali di vendita, accessibilità ai passeggeri a ridotta mobilità, ecc. Per ciascuna condizione sono stati definiti degli indicatori. Gli stessi indicatori, o simili, sono utilizzati nell'applicazione del metodo del price-cap, limitando l'incremento inflattivo delle tariffe nei casi in cui vi siano peggioramenti delle condizioni di qualità del servizio.
- Le Parti concordano che, per gli anni 2018 e 2019, trova applicazione il sistema di premialità/penalità di cui All'allegato 2 dell'Atto di rinnovo per il periodo 2015-2017.

B.2 OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

⚙️ INDIVIDUAZIONE DEGLI OSP

Gli obblighi di servizio pubblico concernono lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nel Contratto di servizio e secondo le condizioni minime di qualità ivi fissate.

In base alle previsioni del contratto di servizio, Trenitalia si obbliga, dietro compensazione, allo svolgimento delle prestazioni in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) di cui al programma di esercizio analitico annuale allegato al contratto (Allegato 1), assicurando anche i servizi connessi al trasporto di cui all'Allegato 2, nel rispetto delle condizioni minime di qualità dettagliate all'Allegato 4.

Fino all'08/6/2019, Trenitalia ha svolto i servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari programmati in orario.

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 e i km* treno;
- c) gli orari di partenza e di arrivo;
- d) 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) categoria del treno;
- h) 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. Art-Cal, sulla base degli indirizzi della Regione, procederà inoltre a valutare modifiche alla programmazione in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda e delle complessive esigenze di mobilità regionali.

Le produzioni straordinarie eventualmente richieste da Art-Cal saranno oggetto di separata regolazione, e conteggiate sulla base del Listino prezzi allegato al Contratto.

Trenitalia si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento di offerta di servizi che Art-Cal, sulla base degli indirizzi della Regione, ha definito.

Trenitalia, in condivisione con Art-Cal, effettua il servizio con modalità automobilistica solo nei seguenti casi:

- a) 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;
- b) 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.

Trenitalia è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività accessorie alla prestazione dei servizi previsti dal programma di esercizio curando e garantendo:

- a) la manutenzione ordinaria, straordinaria (salvo quanto diversamente disposto da contratti di comodato o locazione stipulati tra le Parti o tra Trenitalia e la Regione) e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
 - b) le condizioni di sicurezza;
 - c) la pulizia del materiale rotabile;
- Trenitalia inoltre assicura l'erogazione della formazione al proprio personale operativo, in linea con quanto previsto nei sistemi di gestione adottati.

⌘ FINANZIAMENTO DEGLI OSP

Per lo svolgimento delle prestazioni in regime di OSP oggetto del contratto di servizio, Art-Cal corrisponde a Trenitalia S.p.A. un corrispettivo tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'affidamento, garantendo la remunerazione del capitale investito. Il corrispettivo non potrà superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi da traffico, nonché del ragionevole utile.

Il corrispettivo da riconoscere a Trenitalia per il servizio espletato dall'1° gennaio 2018, riportato nel PEF ("Piano economico-finanziario", allegato al Cds e parte integrante e sostanziale di esso), è stato determinato in coerenza con i criteri di calcolo di cui al Reg. CE 1370/2007 nonché in conformità alle misure regolatorie di cui alla Delibera ART n. 49/2015, in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto e garantendo che la somma dei risultati netti regolatori di conto economico per gli anni 2018 – 2032 sia tendente a zero.

Il PEF comprende quanto previsto nel PRO, Piano Raggiungimento Obiettivi, per il primo quinquennio 2018 – 2022, tenendo conto di tutte le voci di costo e di ricavo pertinenti al Contratto, e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario per l'intero periodo contrattuale di quindici anni, tenendo conto non solo dei costi operativi, ma anche di tutte le altre voci di costo, inclusi gli investimenti che si realizzano nel primo quinquennio, ma dispiegano i loro impatti economici su tutto l'arco di Contratto e pertanto anche nel secondo e terzo periodo regolatorio.

Il corrispettivo contrattuale previsto sarà finanziato con le risorse del Fondo nazionale trasporti, integrate con risorse autonome del bilancio regionale.

SEZIONE C

MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

⌘ PREMessa

La presente procedura di aggiudicazione ha preso avvio con l'adozione della D.G.R. n. 549/2016, con la quale sono stati forniti gli indirizzi di parte regionale per l'affidamento del nuovo contratto di servizio di trasporto ferroviario regionale sulla rete nazionale per gli anni 2018-2032.

In data 09.06.2011 la Regione e Trenitalia S.p.A. hanno sottoscritto il contratto di servizio relativo al trasporto pubblico ferroviario regionale sulla rete nazionale (RFI) decorrente dal 01.01.2009 e della durata di sei anni rinnovabile fino ad un massimo di ulteriori sei anni.

Nel contesto della negoziazione avviata con Trenitalia S.p.A. per il rinnovo del contratto di servizio per gli anni 2015-2017, la Regione, sulla base della valutazione della performance dei servizi resi, ha richiesto un innalzamento generale dei livelli qualitativi con riferimento ai principali drivers relativi al contratto di servizio. Dall'attività di monitoraggio svolta dall'amministrazione regionale, in particolare, risultava che alcune delle principali inefficienze riscontrate con riferimento alla gestione in scadenza erano imputabili alle condizioni di vetustà relative al parco rotabile destinato allo svolgimento del servizio.

A tali richieste, Trenitalia S.p.A. ha fatto riscontro presentando in data 16.12.2016 una proposta commerciale (v. nota Prot. TRNIT - DPR/P/2016/0065494) potenzialmente idonea a soddisfare le richieste regionali in termini di rinnovamento e riammodernamento del parco rotabile, con conseguente miglioramento degli standard qualitativi di servizio e raggiungimento di livelli più elevati di efficienza con riferimento ai principali processi gestionali e produttivi, a fronte della stipula di un contratto di servizio per una durata superiore, in ragione della necessità di ammortizzare i consistenti investimenti previsti (complessivamente 15 anni di durata contrattuale, di cui dieci anni, per il periodo 1 gennaio 2018 - 31 dicembre 2027, in ragione

dell'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario secondo quanto previsto all'art. 5 par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 ed ulteriori cinque anni, per il periodo 1 gennaio 2028 - 31 dicembre 2032, in ragione degli investimenti di entità significativa previsti dal Contratto e delle relative modalità di ammortamento, ai sensi di quanto previsto all'art. 4 par. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007). Valutata favorevolmente la proposta ricevuta, la Regione ha dato conseguentemente impulso ad Art-Cal per l'avvio delle procedure necessarie per l'aggiudicazione in via diretta del servizio in conformità alla disciplina comunitaria.

Pertanto, in data 24.12.2016 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. S249 - è stato pubblicato l'avviso di pre-informazione relativo ad affidamento della gestione del servizio ferroviario regionale mediante la procedura di affidamento diretto ai sensi dell'art. 5 par. 6, Regolamento, con previsione di negoziazione dell'assegnazione diretta con Trenitalia S.p.a.

L'avviso di pre-informazione al mercato pubblicato teneva conto dei contenuti di massima di cui alla proposta commerciale presentata da Trenitalia S.p.A., da cui risultava, in particolare, una quantità di servizi pari a circa 6,0-6,5 milioni di km/anno, con un corrispettivo di circa 70 mil Euro/anno (oltre IVA).

Successivamente, la D.G.R. 175/2017 ha approvato come allegato n. 2 la Relazione in merito all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale ex art. 34, co. 20, D.L. 179/2012, ove oltre alle informazioni relative al rinnovo del contratto in scadenza (2015-2017) è anche pubblicizzata l'intenzione della Regione di procedere - successivamente - alla stipula di un contratto nuovo della durata di anni quindici mediante il ricorso alla procedura di affidamento diretto in favore di Trenitalia S.p.A., sulla base degli indirizzi regionali di cui alla D.G.R. 549/2016.

Si è dunque avviato il procedimento, lungo e complesso, per la negoziazione dei contenuti relativi al nuovo contratto di servizio (2018-2032) con Trenitalia S.p.A.

In data 25.10.2017 è intervenuta la Segnalazione congiunta delle Autorità regolatrici - Autorità garante della Concorrenza e del Mercato, Autorità Nazionale Anticorruzione, Autorità di regolazione dei Trasporti - in merito alle procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale.

Avendo ricevuto (a seguito della pubblicazione dell'avviso in GUUE) alcune manifestazioni di interesse (di carattere generico) da parte di imprese del settore diverse dall'operatore preselezionato, Art-Cal ha deliberato l'approvazione di un apposito Protocollo procedurale per determinare i modi di svolgimento del procedimento per assegnazione diretta, anche alla luce degli orientamenti contrastanti emersi sul piano nazionale e delle posizioni espresse dalle Autorità regolatrici (v. Delib. Commissario Art-CAL n. 36 del 4.6.2018).

Il protocollo indicato ha determinato le modalità con le quali condurre la relazione con le imprese che avevano dichiarato interesse alla procedura ed assegnazione del servizio, al fine di consentire ad Art-Cal di valutare le prospettive potenziali del mercato ed in particolare come procedere nella negoziazione con il soggetto previsto come assegnatario diretto del servizio o se proporre alla Giunta Regionale conseguenti provvedimenti riguardo alla procedura ed al soggetto prescelti.

Nessuno dei soggetti che avevano manifestato un preliminare interesse nei confronti della procedura ha presentato in seguito alcuna proposta, ciò che determinato la prosecuzione della negoziazione con Trenitalia S.p.A.

Nel frattempo, sono stati adottati una serie di provvedimenti amministrativi che hanno determinato un impatto sulla negoziazione in corso, e fatto sorgere la necessità di una ridefinizione o riparametrazione dei contenuti di cui alla proposta originaria formulata da Trenitalia S.p.A. (tra cui, in particolare, i provvedimenti relativi al finanziamento del materiale rotabile, già sopra richiamati).

E' stato nel frattempo pubblicato l'Atto di regolazione recante "Misure e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni di servizio di trasporto ferroviario regionale" (Delibera ART n. 120 del 29 novembre 2018), di cui si è tenuto conto nell'ambito della presente procedura di affidamento.

Di qui l'avvio dell'interlocazione tra Art-Cal e l'Autorità di regolazione dei trasporti per l'implementazione delle misure in essa previste [richiesta di parametri ai sensi della mis. 2(4. a), con risposta di ART di cui alla con Nota ART 0011243 del 28 dicembre 2018; invio del PEF/PRO per le osservazioni dell'Autorità, ai sensi della mis. 2 (7), delibera ART n. 120/2018, cui ha fatto seguito la Nota Prot. ART 0015526/2019 del 28.11.2019].

A seguito delle trattative intercorse e dei numerosi adattamenti della proposta originaria di Trenitalia, è stata definita la proposta commerciale conclusiva, i cui contenuti sono illustrati nella presente relazione, ferma l'osservanza del principio di riservatezza con riferimento ai dati/informazioni commercialmente sensibili.

⚙️ **SULLA MODALITA' DI AGGIUDICAZIONE PRESCELTA (ART. 5 PAR. 6, REG. CE n. 1370/2007)**

Il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia pone problemi particolari legati all'entità degli investimenti e al costo delle infrastrutture.

In base al Considerando n. 25 del Regolamento, questo si prefigge di definire un quadro giuridico per le compensazioni e/o i diritti di esclusiva per i contratti di servizio pubblico e non di realizzare un'ulteriore apertura del mercato dei servizi ferroviari.

In generale, con riferimento alle modalità per la selezione dell'affidatario, il Regolamento prevede che l'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter, 5 e 6.

L'aggiudicazione diretta ai sensi dell'art. 5 par. 6 è dunque una delle opzioni legali previste dalla normativa, seppur soggetta ad un ambito temporale di applicazione più limitato rispetto alle altre procedure (essendo prevista la sua decadenza dal 25 dicembre 2023; successivamente a questa data, resteranno comunque margini per l'affidamento diretto dei contratti, ma occorrerà rifarsi ad una delle diverse base legali offerte dall'art. 5).

In base al paragrafo 6 dell'art. 5, le Autorità competenti hanno la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale². 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.

L'aggiudicazione diretta è una forma di affidamento nella quale non è previsto il previo esperimento di una gara per l'individuazione del soggetto affidatario (come recentemente chiarito dalla stessa Corte di Giustizia UE, sent. 24.10.2019, causa C-515/18, ma già affermato anche nell'ambito della giurisprudenza amministrativa interna: v. TAR Toscana, sent. n. 00134/2019; Consiglio di Stato, sent. n. 7059/2019).

Si osserva altresì come Art- Cal abbia comunque proceduto nel corso della procedura - nei termini già indicati al paragrafo precedente - all'indizione di una specifica fase di *verifica di mercato* con gli operatori che avevano manifestato un interesse alla procedura; tale verifica non aveva finalità di comparazione tra più offerte (era dunque ontologicamente diversa da una gara pubblica in senso proprio), ma quella di verificare le prospettive potenziali del mercato nel contesto della procedura di assegnazione diretta.

Sempre con riferimento alla procedura di aggiudicazione diretta, sono altresì da richiamare:

- il Considerando n. 26 del Regolamento, secondo cui "Ciascuna autorità competente ha facoltà di scegliere il proprio operatore per la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Tenuto conto della diversa organizzazione territoriale degli Stati membri in questa materia, si ritiene giustificato consentire alle autorità competenti di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia.";

- il Considerando n. 27, ove si dichiara: " Qualora preveda di aggiudicare un contratto di servizio pubblico senza ricorrere a procedura di gara, l'autorità competente dovrebbe altresì osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità.

Il tema dell'efficientamento e del miglioramento progressivo della performance relativa alle prestazioni oggetto del contratto (affermato non solo dal diritto comunitario, ma anche da numerose disposizioni normative interne e particolarmente enfatizzato anche nell'ambito delle misure regolatorie di ART) ha costituito dunque l'aspetto principale e focale della negoziazione con l'impresa selezionata, in mancanza di quel confronto competitivo tradizionale proprio del mercato concorrenziale.

² L'ordinamento nazionale, come anticipato in apertura della presente Relazione, ha espressamente autorizzato il ricorso alle procedure di aggiudicazione sancite dal Regolamento comunitario trasporti (v. art. 61, Legge 23 luglio 2009, n. 99).

Queste istanze sono state tradotte nel contratto di servizio di prossima stipula - e negli annessi PEF e PRO redatti ai sensi della Delibera ART n. 120/2018 - che sono stati concepiti e strutturati nell'ottica del perseguimento di livelli progressivi più elevati di efficienza.

In particolare, nell'ambito del PEF/PRO di cui alla proposta commerciale definitiva, si è tenuto conto delle Osservazioni da ultimo comunicate dall'Autorità regolatrice in data 28.11.2019, ai sensi della mis. 2.7. della Delibera ART n. 120/2018 (v. Nota Prot. ART 0015526/2019).

SEZIONE D

MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA

Fermo quanto sopra precisato in ordine al contesto in cui è maturata la scelta circa la procedura di aggiudicazione diretta nonché agli esiti della successiva verifica di mercato (dove si è riscontrata l'assenza di un reale interesse competitivo nei confronti della procedura di assegnazione da parte di operatori diversi dal preselezionato), il presente affidamento è ritenuto idoneo al raggiungimento degli obiettivi generali assunti dall'amministrazione con riferimento al servizio di trasporto ferroviario passeggeri, in termini di universalità, e socialità, efficienza, economicità e qualità del servizio.

Alla base della scelta, vi sono le seguenti motivazioni:

- l'opportunità di un consistente investimento nel materiale rotabile (oltre 200 MEuro), nei termini più dettagliatamente illustrati nella precedente sez. B), che permetterà di raggiungere il completo rinnovo della flotta nel 2024 e di ridurre l'età media del materiale rotabile circolante nella regione Calabria, che passerà dai 29 anni del 2018 ai 9 anni a fine 2026, garantendo anche nel 2032 un'età media notevolmente inferiore a quella di inizio contratto, ampiamente entro i limiti previsti dal livello dei servizi minimi (20 anni);
- la riduzione delle barriere all'ingresso per il prossimo affidamento, garantito dalle clausole di trasferimento del materiale rotabile al subentrante;
- l'incremento di tutti i parametri di qualità rispetto a quelli rilevati nel 2017, anno precedente a quello di avvio del contratto di servizio;
- per i ricavi da traffico, il trend positivo di incremento medio annuo a valere sull'intero periodo contrattuale, determinato sostanzialmente dalla dinamica tariffaria, dalla proiezione incrementale dei viaggiatori e dalla prosecuzione del contrasto all'evasione/elusione, con un conseguente incremento del rapporto fra ricavi da traffico e costo del servizio (dal 11% al 21%, considerando i costi al netto dell'infrastruttura, come riportati nel PEF);
- la coerenza delle ipotesi contenute nel PEF e la conformità dei corrispettivi con le previsioni del Regolamento (CE) 1370/2007;
- la conferma di un sistema di gestione del contratto, in coerenza con il Reg. CE 1370/2007, incentrato sul PEF, che consente il raggiungimento dell'equilibrio economico del contratto stesso nell'arco dell'intera durata contrattuale attraverso obiettivi quantificabili e misurabili anno per anno, e la parallela previsione di meccanismi certi e predefiniti di adeguamento/compensazione (art. 8) e ripristino (art. 9) dell'equilibrio economico del contratto;
- un efficientamento in linea, ed anzi superiore, a quello previsto ai sensi della delibera n. 120/2018 dell'ART; più specificamente, le Parti hanno condiviso nel PEF per il primo periodo regolatorio 2018 – 2022, rispetto al consuntivo 2017, un obiettivo di Recupero di efficienza del costo operativo dei processi (quindi esclusi gli ammortamenti e la remunerazione del capitale investito) secondo un valore percentuale superiore al parametro indicato da ART (con la Nota 0011243 del 28 dicembre 2018);

Sulla base di tutto quanto sopra illustrato, si ritiene conclusivamente che la proposta definitiva di Trenitalia sia conveniente in termini di efficienza, economicità e qualità del servizio e contribuisca positivamente al rafforzamento e miglioramento del sistema di trasporto regionale nell'ambito del territorio calabrese.

Il Commissario
Dott. Francesco Cribari

