



Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità
Ufficio Trasporti e Mobilità Sostenibile

**Relazione di Affidamento
Contratto di Servizio del TPL ferroviario
a Trenitalia S.p.A.**

ex Delibera ART n.154/2019

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

RIFERIMENTI

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

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

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

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

Sommario

1	Premessa e sintesi preliminare	4
1.1	Informazioni di sintesi.....	4
1.2	Soggetto responsabile della compilazione.....	5
2	Quadro normativo di riferimento	6
3	Descrizione della situazione attuale e del contesto del nuovo affidamento a Trenitalia S.p.A. del servizio	8
4	Obblighi di servizio pubblico	10
5	Caratteristiche del servizio da affidare	11
5.1	Servizio oggetto dell'affidamento.....	11
5.2	Investimenti per il servizio da affidare.....	14
5.3	Aspetti qualitativi del servizio da affidare	15
5.4	Criteri adottati per la definizione del PEF.....	16
6	Considerazioni conclusive	17
7	Fonti e collegamenti utili.....	18

1 Premessa e sintesi preliminare

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

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

1.1 Informazioni di sintesi

Oggetto dell'affidamento	Servizio di trasporto ferroviario passeggeri regionale sulle relazioni di traffico di competenza della Regione, ex Art.9 D. Lgs n.422/1997 e smi in regime di obbligo di servizio pubblico
Ente affidante	Regione Basilicata
Tipo di affidamento	Contratto di Servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto (art.5, par. 6 Regolamento (CE) n.1370/2007)
Durata dell'affidamento	10 anni dal 1° gennaio 2022
Nuovo affidamento o adeguamento di servizio già affidato	La relazione riguarda un nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Intero territorio regionale

1.2 Soggetto responsabile della compilazione

Nominativo	Ing. Donato Arcieri
Ente di riferimento	Regione Basilicata
Ufficio	Trasporti e Mobilità Sostenibile
Telefono	0971668460
Email	donato.arcieri@regione.basilicata.it
Data di redazione	08/08/2022

2 Quadro normativo di riferimento

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

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

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

A livello nazionale la materia del trasporto pubblico locale è normata dal D.Lgs. n.422/1997 che ha previsto il conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale.

Principali provvedimenti normativi nazionali e comunitari:

- D. Lgs. n.422 del 19.11.1997, *“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”*;
- Regolamento (CE) n.1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i Regolamenti del Consiglio (CEE) n.1191/69 e (CEE) n.1107/70, come modificato dal Regolamento (UE) n.2338/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016;
- D.L. n.138 del 18.08.2011 e s.m.i. che all'art. 3-bis definisce *“Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali”*;
- D.L. n.201 del 06.12.2011, conv. con mod. dalla Legge n.217 del 22.12.2011 (art.37 istituzione Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART);
- D.L. n.179 del 18.10.2012, conv. con mod. dalla Legge n.221 del 17.12.2012 (art.34, commi 20, 21, 34-octies);
- D. Lgs. n.112 del 15 luglio 2015 *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico”*.

- D.L. n.50 del 24 aprile 2017 *“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”*, conv. mod. dalla Legge n.96 del 21.06.2017 (art.27 *“Misure sul trasporto pubblico locale”* e art.48 *“Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all’evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale”*);

Principali riferimenti normativi ed attuativi del servizio TPL su ferrovia in ambito regionale:

- L.R. n.22 del 27 luglio 1998 *“Riforma del trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del D.Lgs. 19 novembre 1997, n.422”*;
- L.R. n.7 del 30 aprile 2014 *“Collegato alla Legge di bilancio 2014-2016”* e s.m.i. - in particolare l’art.1 *“Ambito Territoriale e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale”*, con il quale è stato avviato il processo di riforma e di governance del TPL disegnato dalla L.R. n.22/1998, da ultima modificata (commi 1, 2 e 7) ed integrata (comma 7 ter) ad opera della L.R. n.59 del 15 dicembre 2021 *“Collegato alla legge di stabilità regionale 2021”*;
- Deliberazione di Consiglio regionale n.544 del 21 dicembre 2016 di approvazione del Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026, come proposto con DGR n.1092 del 27.09.2016;
- DGR n.270 del 21 aprile 2020 di approvazione del Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale, previo parere del Consiglio regionale del 31 marzo 2020;
- DGR n.928 del 24.11.2021 *“Approvazione avviso di pre informazione per l’affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. dell’esercizio dei servizi di TPL ferroviari ex art. 9 D.Lgs. 422/1997 e s.m.i., in regime di obbligo di servizio pubblico di competenza della Regione Basilicata per il decennio 2022-2031”*. Detto Avviso di Preinformazione è stato pubblicato nella GURI il 30 nov. 2021 (ha aggiornato il precedente pubblicato il 04.10.2017);
- DGR n.1085 del 28.12.2021 *“Articolo 7, paragrafo 2, Regolamento (CE) n. 1370/2007: Schema di Avviso di pre-informazione relativo alla procedura di gara per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici extraurbani ed urbani/comunali di competenza della Regione Basilicata”* - Detto Avviso è stato pubblicato nella GURI in data 3 gen. 2022.

Principali provvedimenti regolatori di riferimento:

- Deliberazione ART n.49/2015 *“Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento”*.

- Deliberazione ART n.48/2017 “*Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012*”.
- Del. ART n.16/2018 “*Atto di regolazione recante condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n.214*”.
- Deliberazione ART n.120/2018 “*Atto di regolazione recante metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale*”.
- Deliberazione ART n.154/2019 “*Conclusioni del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 127/2017*”.
- Deliberazione ART n.33/2021 “*Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019*”.

3 Descrizione della situazione attuale e del contesto del nuovo affidamento a Trenitalia S.p.A. del servizio

La competenza in materia di servizi di trasporto pubblico locale è stata acquisita dalla Regione dal 2001, a seguito del trasferimento dallo Stato di “*tutte le funzioni di programmazione ed amministrative in materia di servizi pubblici di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità di trasporto effettuate*” (D. Lgs. n.422/97, art.5) e della delega e subentro nelle “*funzioni e i compiti di programmazione ed amministrazione inerenti ai servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.a. di interesse regionale e locale*” (D. Lgs. n.422/97, art.8).

I collegamenti ferroviari di interesse per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale ferroviario comprendono:

- servizi regionali (convenzionalmente definiti “*puri*”), con percorso che si sviluppa interamente all'interno del territorio della Regione, svolti sulla rete di proprietà statale, gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI);
- servizi interregionali, svolti sulla rete di proprietà statale gestita da RFI, che estendono il loro percorso fino a Taranto, Foggia, Salerno e Napoli.

Per i treni regionali (servizi cd. *puri*) e per parte dei treni interregionali la contrattualizzazione con le imprese ferroviarie incaricate dello svolgimento del trasporto fa capo alla Regione. Entrambi i servizi (*puri* ed interregionali) di competenza regionale sono attualmente gestiti da Trenitalia S.p.A. sulla base di un affidamento diretto disciplinato dal Contratto di Rinnovo per il periodo 2015-2023 (a seguito del Contratto di Servizio 2009-2014).

A partire dal 2009, l'offerta di trasporto in termini di monte chilometrico annuo si è mantenuta costante e pari a circa 1,9 Mln treni-km ed 1 Mln di bus-km.

La Regione, tenuto conto dell'evoluzione del quadro normativo comunitario (Regolamento (CE) n.1370/2007 e s.m.i.) e dell'adozione di criteri e di misure regolatorie per il raggiungimento di obiettivi di efficienza ed economicità anche nell'affidamento diretto dei servizi ferroviari, ha avviato le attività propedeutiche all'affidamento diretto di detti servizi ex art.5, par. 6, del citato Reg. (CE) n.1370/2007 per il periodo 2022-2031, cessando anticipatamente il Contratto 2015-2023.

Con la DGR n.928 del 24.11.2021 è stato quindi approvato l'Avviso di Preinformazione di affidamento diretto decennale (2022-2031) ex art.7, c.2, del Regolamento (CE) n.1370/2007, pubblicato il 30 nov. 2021 nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (GU/S S232 612402-2021-IT) quale aggiornamento del precedente Avviso pubblicato il 30 sett. 2017 (GU/S S188 385846-2017-IT).

Con detta DGR la Regione ritiene l'affidamento decennale, sulla base della proposta di Trenitalia S.p.A., idoneo a garantire l'incremento del comfort, della puntualità e della qualità complessiva del servizio, nonché il completamento del rinnovo del parco rotabile.

Gli indirizzi sopra riportati s'inseriscono in un'impostazione complessiva dell'offerta del servizio ferroviario caratterizzata da un orario regolare e ripetitivo nell'arco della giornata (cadenzamento), coerente con le previsioni del vigente Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026, con l'obiettivo di favorire l'integrazione tra servizi attraverso coincidenze sistematiche nei nodi della rete posti sulla confluenza di più linee e l'integrazione tariffaria. Inoltre il nuovo affidamento consentirà, nell'arco della sua durata, un incremento dei volumi d'offerta di circa il 26%, con la previsione del raggiungimento di circa 2,4 mln di treni*km/anno a far data dal 2026 con l'attivazione della linea Ferrandina-Matera.

Valutato il contesto generale e i contenuti della proposta commerciale della Società Trenitalia, si è avviato il confronto con la stessa, finalizzato alla stesura di tutti gli elaborati necessari alla stipula del Contratto di Servizio, in coerenza con il quadro regolatorio fornito dall'ART, tenuto conto anche del quadro determinatosi a seguito della situazione emergenziale provocata dalla pandemia Covid-19 e delle opportunità derivanti da diversi finanziamenti statali, anche correlati al PNRR, e dalle complessive politiche di rinnovo del materiale rotabile ferroviario.

Su richiesta della Regione, l'ART, con nota n.19472 del 06.12.2021, ha inviato i valori di cui alla propria Delibera n.120/2018, Misura 2 (4a), da assumere a riferimento e confronto per fissare gli obiettivi di efficienza ed efficacia nell'affidamento del nuovo Contratto di Servizio relativamente al primo periodo regolatorio.

Riguardo alla documentazione per la rinegoziazione del nuovo CdS si segnala la Relazione redatta ai sensi della Misura 4, punto 11 dell'Allegato alla Delibera ART n.48/2017 (trasmessa dalla Regione all'ART con

nota reg. prot. n.21637/BG del 10 feb. 2022) rispetto alla quale l’Autorità di Regolazione dei Trasporti si è espressa favorevolmente con il Parere n.2 del 23 marzo 2022 all’articolazione del bacino di mobilità della Regione Basilicata nei lotti ferroviari regionali, da affidare rispettivamente a Trenitalia S.p.a. (divisione passeggeri regionale) e a Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l.

4 Obblighi di servizio pubblico

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

A tal riguardo il Regolamento (CE) n.1370/2007 definisce:

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

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

Il programma di esercizio deve riportare tra l’altro le stazioni di partenza e di arrivo, gli orari, i giorni di esercizio annuo e la periodicità, la composizione minima dei posti a sedere, il materiale rotabile e le modalità d’intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo. I servizi di trasporto verranno pertanto svolti con materiale rotabile idoneo a garantire sicure e confortevoli condizioni di viaggio. Il programma di esercizio garantirà una certa flessibilità e potrà essere soggetto a modifiche/aggiustamenti, ad esempio per soddisfare nuove esigenze di circolazione. In questo contesto il volume d’offerta potrà essere variato entro il limite massimo del 2%, senza necessità di procedere alla revisione del Piano Economico Finanziario (PEF).

L’impresa ferroviaria è tenuta a programmare tutte le attività accessorie necessarie alla prestazione dei servizi di cui al programma di esercizio, garantendo la manutenzione e le revisioni periodiche dei mezzi,

la pulizia degli stessi, la gestione dell'informazione all'utenza, la sicurezza del viaggio ed il servizio di vendita.

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

5 Caratteristiche del servizio da affidare

5.1 Servizio oggetto dell'affidamento

Il servizio ferroviario regionale si svolge sulla rete in concessione a RFI lungo le linee:

- Potenza-Foggia;
- Potenza-Battipaglia-Salerno;
- Potenza-Metaponto-Taranto;
- Paola-Sapri.

La rete ferroviaria regionale gestita da RFI è così ripartita:

TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	18 km
Linee a semplice binario	329 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	347 km

ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	211 km
- Linee a doppio binario	18 km
- Linee a semplice binario	193 km
Linee non elettrificate (diesel)	136 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	347 km

L'attuale offerta prevede una produzione pari a circa 1,7 milioni di treni*km annui e circa 1 milione di bus*km sostitutivi annui.

L'offerta è strutturata secondo due obiettivi prioritari:

- rispondere alle esigenze di mobilità espresse da una clientela pendolare che, soprattutto dal bacino del Vulture/Melfese, sulla **linea Potenza-Foggia**, raggiunge quotidianamente il capoluogo lucano, per ragioni di lavoro e studio, in fasce orarie ben individuate;

- rispondere all'esigenza dei cittadini lucani d'interconnettersi con le grandi direttrici Sud/Nord d'Italia, che trovano le loro naturali porte di accesso nelle città di Foggia (lungo il versante adriatico) e di Salerno e Napoli (lungo il versante tirrenico, sulla **linea Potenza-Salerno**); attraverso opportune coincidenze si possono infatti raggiungere il Centro e il Nord Italia in tempi competitivi.

Il numero di treni programmati nella giornata tipo feriale è pari a 54 treni/giorno, di cui 36 interregionali. I viaggiatori trasportati quotidianamente in Basilicata sui servizi di Trenitalia S.p.A. (treni e bus sostitutivi) sono circa 4.000; di seguito si riportano i valori di frequentazione complessivi:

Anno	Saliti
2017	1.147.097
2018	1.082.898
2019	1.057.981

Le frequentazioni del 2020 e del 2021 non risultano significative a causa delle limitazioni imposte dalla pandemia di Covid-19.

La distribuzione oraria dei passeggeri trasportati evidenzia, nel giorno di punta (feriale invernale), una forte concentrazione di domanda in partenza nell'intervallo 6.45÷8.00.

Il nuovo Contratto di Servizio di durata decennale (2022-2031) prevederà, al netto delle interruzioni programmate per l'ammmodernamento delle linee ferroviarie ricadenti in Basilicata, una percorrenza chilometrica di circa 1,7 milioni di treni*Km nel primo anno ed un incremento graduale dal secondo anno (2023) fino al raggiungimento di circa 2,4 milioni di treni*Km a partire dal 2026 e costante fino alla scadenza del contratto.

I servizi automobilistici sostitutivi programmati in corso d'orario per circa 1,1 milione di bus*km, già oggetto del vigente Contratto di Servizio tra la Regione e Trenitalia S.p.A., in coerenza con l'art. 34-octies del D.L. n.179/2012 e al fine di garantire una maggiore efficienza, saranno eserciti da Trenitalia fino al subentro del nuovo Gestore a seguito dell'affidamento con gara dei servizi TPL automobilistici extraurbani ed urbani/comunali. Resteranno, invece, in capo a Trenitalia S.p.A., in forza del sottoscrivendo Contratto di Servizio, i servizi automobilistici emergenziali sostitutivi dei servizi ferroviari, da attivare in caso di soppressione parziale o totale delle corse.

Circa l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi di TPL automobilistico urbano ed extraurbano nel bacino della Reg. Basilicata si rappresenta che, il nuovo affidamento dei servizi di TPL su gomma avverrà in coerenza con quanto stabilito nel Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico

Locale che ha definito il Bacino unico di mobilità, coincidente con l'ambito regionale, suddiviso in 3 Unità Territoriali Ottimali (“UTOR”) e 5 Lotti di gara:

- un'UTOR Regionale coincidente con il Lotto di gara Regionale che ricomprende i servizi della rete Portante Regionale;
- due UTOR Provinciali (Utor 1-Prov. Potenza, Utor 2-Prov. Matera), a cui corrispondono due Lotti di gara che ricomprendono i relativi servizi extraurbani provinciali e i servizi urbani dei comuni minori della Provincia di pertinenza;
- due lotti di gara a livello comunale che comprendono i servizi dei due capoluoghi di Provincia (Potenza e Matera) e i servizi suburbani di competenza di ciascuno dei due Comuni;

La Regione, tramite l'Ufficio Trasporti e Mobilità Sostenibile, ha già posto in essere le attività tecnico-amministrative propedeutiche al concreto avvio della citata gara regionale di affidamento dei servizi di TPL su gomma in chiave integrata (citando in proposito: il Piano di Bacino approvato con DGR n.270/2020, la Consultazione sui beni essenziali e la Relaz. di Affidamento ex Del. ART n.154/2019, la Relazione sui Lotti di Gara ex Misura 6 Del. ART n.48/2017, la Consultazione specifica per la “Clausola sociale”, la Convenzione tra gli Enti e l'acquisizione dei Programmi d'Esercizio dei servizi di TPL comunale/urbano, il progetto di fattibilità del nuovo Sistema Tariffario Integrato) e, nel mese di luglio 2022, ha inviato la documentazione essenziale di gara alla Stazione Unica Appaltante regionale (SUARB).

L'incremento graduale della produzione di treni*km stimato a partire dal 2023 riguarderà:

- nuovi collegamenti finalizzati allo schema di offerta di tipo cadenzato Bella-Muro-Potenza C.le-Melfi;
- il potenziamento Potenza C.le-Napoli C.le;
- dal 2026, nuovi collegamenti con l'attivazione della Ferrandina-Matera.

Un ruolo significativo per l'incremento dell'attrattività del trasporto ferroviario sarà svolto da un sistema d'integrazione modale e tariffaria con le altre modalità di trasporto su scala regionale (in particolare con il trasporto su gomma). Attualmente il sistema tariffario risulta sostanzialmente allineato tra le modalità di trasporto ferroviario e automobilistico sia per i titoli di corsa semplice che per gli abbonamenti.

Il sottoscrivendo contratto con Trenitalia, unitamente a quanto sarà definito con il nuovo affidamento dei servizi automobilistici su bacino unico regionale, consentirà miglioramenti significativi nell'integrazione tariffaria ferro-gomma, non solo nel contesto regionale, ma anche in relazione ai collegamenti ferroviari verso il nodo di Napoli, centro d'interscambio con i servizi della lunga percorrenza ferroviaria.

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

Il programma di esercizio oggetto dell'affidamento a Trenitalia S.p.A. dovrà essere redatto in coerenza con l'Accordo Quadro sottoscritto in data 21 dic. 2017 tra la Regione ed RFI S.p.A. ex art.23 del D.Lgs. n.112/2015 (approvato con DGR n.1324 del 06.12.2017). Tale Accordo definisce la capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria per l'espletamento dei servizi ferroviari di competenza regionale ed il quadro evolutivo della rete, nel rispetto della Delibera ART n.16/2018 e si compone di vari elaborati che individuano:

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

Nel contratto saranno riportati gli obblighi e le modalità con cui la Società affidataria, prima della scadenza del nuovo affidamento, dovrà trasmettere le informazioni utili alla Regione per l'eventuale successivo affidamento, tra cui l'elenco dei beni strumentali allo svolgimento del servizio e l'elenco dei beni essenziali/indispensabili, secondo le disposizioni regolatorie vigenti.

5.2 Investimenti per il servizio da affidare

Attualmente il servizio ferroviario è svolto attraverso rotabili di tipo tradizionale (carrozze "Piano Ribassato" con locomotore E464), da complessi leggeri diesel (Aln668 e ATR220/Swing e DMU/Minuetto) ed elettrici (EMU/Minuetto) e mezzi di proprietà della Regione (n.1 ATR220/Swing). Il materiale trainato di tipo tradizionale viene utilizzato sulle linee Potenza-Taranto, Taranto-Potenza-Napoli e Sapri-Paola.

I complessi leggeri elettrici vengono usati per i servizi sulla linea Potenza-Battipaglia-Salerno.

I complessi leggeri diesel vengono necessariamente utilizzati sulla linea Potenza-Foggia, non elettrificata.

Nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio saranno previsti importanti investimenti in materiale rotabile, che troveranno riflesso nel PEF e consentiranno un rinnovo significativo della flotta e un abbassamento dell'età media del materiale rotabile in *asset*, così da proseguire il percorso di rinnovo del parco mezzi, già avviato in forza del vigente contratto di servizio. Il rinnovo della flotta al momento prevede l'acquisto di n.6 elettrotreni di tipo "Pop" a 4 casse negli anni 2024-2026 con le risorse statali già disponibili per € 28,7 Mln ed il cofinanziamento di Trenitalia pari a 10,6 Mln €. E' stato inoltre avviato dalla Regione l'iter amministrativo per l'ottenimento di ulteriori risorse statali per circa 13 Mln € (la cui assegnazione non è stata ad oggi ancora formalizzata) le quali, qualora venissero confermate, sarebbero destinate all'acquisto di altri n.2 elettrotreni di tipo "Pop" a 4 casse di proprietà della Regione, con finanziamento interamente in capo alle risorse pubbliche.

Il nuovo contratto regolerà inoltre investimenti in capo a Trenitalia sulla flotta già in uso, che riguarderanno importanti interventi di restyling, revamping e rinnovi tecnologici.

5.3 Aspetti qualitativi del servizio da affidare

L'entrata in esercizio del nuovo materiale rotabile permetterà di migliorare la qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione dei bisogni e delle esigenze dei viaggiatori.

Gli investimenti in materiale rotabile previsti con il sottoscrivendo Contratto:

- consentiranno un notevole incremento del numero dei posti offerti;
- garantiranno più elevati standard in termini di comfort e di dotazioni tecnologiche di bordo, quali dispositivi videosorveglianza live, wi-fi interno, prese elettriche e porta biciclette;
- riguardo ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio, garantiranno l'accessibilità al 100% con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta (PMR). Nella fattispecie, per tali passeggeri, i nuovi materiali rotabili saranno dotati ciascuno di n. 2 postazioni attrezzate e di n.1 toilette dedicata.

L'acquisto dei nuovi rotabili consentirà un miglioramento anche in termini di regolarità e puntualità del servizio.

In proposito, nel nuovo contratto troveranno piena attuazione le misure di regolazione di cui alla Delibera ART n.16/2018 per la verifica del rispetto delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico. Gli indicatori e i relativi livelli minimi interessano i seguenti parametri: offerta di posti, puntualità e regolarità, informazioni all'utenza, livelli minimi di trasparenza e di accessibilità commerciale, pulizia e comfort del materiale rotabile, sicurezza del viaggio e del viaggiatore.

5.4 Criteri adottati per la definizione del PEF

Il Piano Economico Finanziario (PEF) dell'affidamento e il Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) sono predisposti al fine di garantire il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario nonché il miglioramento dell'efficienza, in coerenza con le Delibere ART n.120/2018 e n.154/2019.

Il progressivo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio viene delineato in funzione della proiezione dell'andamento dei parametri ex Delibera ART n.120/2018 (di cui alla nota ART prot. n.0019472 del 06.12.2021) in particolare del costo operativo nel corso dei primi cinque anni di contratto. Gli indicatori delle prestazioni riconducibili all'attività e responsabilità dell'impresa ferroviaria, in particolare gli indicatori di efficienza, efficacia-redditività ed efficacia-qualità, sono determinati per il primo quinquennio contrattuale in modo da essere posti a confronto con i corrispondenti valori dei parametri forniti dall'ART - costo operativo per treno-Km (costo complessivo al netto del costo di accesso all'infrastruttura, assunto come riferimento per la fissazione di obiettivi di efficienza) e altri indicatori di efficacia di cui all'Annesso 2 della Delibera ART n.120/2018 - assunti come termini di confronto per la misura dell'andamento di costi e ricavi (ad es. costi operativi e ricavi da traffico per treno-Km), della produttività (ad es. numero treni-Km per numero addetti operativi) e della qualità del servizio (ad es. puntualità causa impresa ferroviaria).

Il PEF del Contratto, assumendo a riferimento l'anno 2021, tiene necessariamente in considerazione le conseguenze che l'emergenza epidemiologica ha generato e potrà generare nei prossimi anni sulla domanda, sul servizio e sulla politica industriale. A ciò si aggiunge la necessità di considerare sia l'ulteriore situazione legata alla crisi internazionale generata dal conflitto nell'est dell'Europa, sia gli effetti negativi sull'andamento dei parametri macro-economici e sui costi dell'energia.

Per la stima dell'andamento dei ricavi da traffico s'ipotizza il recupero totale dagli effetti della pandemia Covid-19 entro il 2025 e l'incremento dei ricavi da mercato per effetto degli adeguamenti/incrementi tariffari, del miglioramento della qualità del servizio, del recupero dell'evasione, dell'incremento di produzione.

I costi di processo nell'arco temporale del contratto sono computati in funzione della variazione della produzione, dell'efficientamento atteso (contenimento del costo del lavoro ipotizzato con i nuovi CCNL, investimenti tecnologici, razionalizzazione processi di manutenzione e di manovra) e dell'andamento previsionale del tasso d'inflazione. Tra i costi di processo (manovra, condotta, scorta, manutenzione, gestione circolazione, personale amministrativo), vi sono i costi di accesso all'infrastruttura che saranno considerati nella gestione contrattuale quali costi "passanti" in quanto a carico della Regione nella misura effettivamente corrisposta al Gestore stesso da Trenitalia S.p.A.

Il PEF, tenuto conto di quanto detto in merito alla crisi energetica, riporta l'incremento del costo di accesso all'infrastruttura a partire già dal 2022 e per le annualità successive.

Una voce rilevante del PEF nell'equilibrio economico finanziario decennale del contratto è rappresentata dall'ammortamento degli investimenti che beneficia, insieme alla remunerazione del capitale investito netto, delle risorse nella disponibilità della Regione.

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

6 Considerazioni conclusive

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

- rilevanti investimenti per nuovo materiale rotabile;
- l'immissione in servizio già a partire dal 2024 di n.3 complessi Pop e comunque entro il 2026 degli ulteriori n.3 complessi Pop;
- l'inserimento in contratto di tutti gli obiettivi di qualità e dei relativi livelli minimi di cui alla Delibera ART n.16/2018;
- il miglioramento continuo nell'efficientamento dei costi di processo, che risultano congrui rispetto ai valori indicati da ART;
- una gestione contrattuale basata su un piano economico finanziario che consente il raggiungimento dell'equilibrio economico del contratto nell'arco della durata contrattuale attraverso obiettivi misurabili e quantificabili anno per anno;
- un aumento previsionale dei ricavi da traffico dovuto anche all'incremento della qualità del servizio reso;
- un miglioramento previsionale del rapporto tra ricavi da mercato e costi operativi (coverage ratio), compreso entro i parametri di riferimento indicati da ART.

Per tutto quanto descritto la Regione intende pertanto procedere all'affidamento diretto del servizio pubblico dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario alla Società Trenitalia S.p.A. ai sensi dell'art. 5, comma 6, del Regolamento comunitario (CE) n.1370/2007 e s.m.i., per la durata di 10 anni.

7 Fonti e collegamenti utili

Piano Regionale del trasporto Pubblico Locale:

<https://www.regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/department.jsp?dep=100059&area=3018840>

Servizi regionali affidati a Trenitalia

<http://www.Regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/department.jsp?dep=100059&area=3054909>

Servizi di lunga percorrenza affidati a Trenitalia

Tutta la documentazione relativa al Contratto di servizio attualmente in vigore ed alla gara attualmente in corso per l'affidamento di detti servizi è stata già trasmessa all'ART rispettivamente con nota prot. n. 178905 del 24/10/2018 e nota prot. n. 214592 del 18/12/2018.