



## **REGIONE MOLISE**

**IV DIPARTIMENTO – GOVERNO DEL TERRITORIO**

**Servizio Mobilità**

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

**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.

## **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

<b>1</b>	<b>Premessa e sintesi preliminare .....</b>	<b>4</b>
1.1	Informazioni di sintesi .....	4
1.2	Soggetto responsabile della compilazione .....	5
<b>2</b>	<b>Quadro normativo di riferimento .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Descrizione della situazione attuale e del contesto del nuovo affidamento a Trenitalia</b>	
	<b>S.p.a. del servizio .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Obblighi di servizio pubblico .....</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>La rete ferroviaria.....</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Caratteristiche del servizio da affidare .....</b>	<b>13</b>
6.1	Servizio oggetto dell'affidamento.....	13
6.2	Investimenti per il servizio da affidare .....	15
6.3	Aspetti qualitativi del servizio da affidare .....	16
6.4	Criteri adottati per la definizione del PEF .....	17
<b>7</b>	<b>Considerazioni conclusive.....</b>	<b>18</b>
<b>8</b>	<b>Fonti e collegamenti utili .....</b>	<b>19</b>

## 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 a quella 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 Molise (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 Molise
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 2024
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	Geom. Giampiero Oriente
Ente di riferimento	Regione Molise
Ufficio	Ufficio Servizi Ferroviari e Impianti Fissi
Telefono	0874-429258
Email	oriente.giampiero@mail.regione.molise.it
Data di redazione	30/11/2023

## 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:

La **prima legge regionale** in materia di trasporti pubblici locali è la **n. 19 del 20 agosto 1984**, recante *“Norme in materia di trasporti di competenza regionale – Deleghe”*. A seguito di nuove disposizioni di carattere nazionale intervenute in materia di trasporto pubblico locale, questa legge ha subito profonde modifiche ed integrazioni che hanno trovato concretizzazione nella **legge regionale n. 19 del 24 marzo 2000**, recante *“Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale”* le cui disposizioni superano in buona parte le precedenti previsioni normative.

L’art. 1 della suddetta legge, riconosce al trasporto pubblico locale un ruolo primario e prevede che la Regione Molise debba perseguire, d’intesa ed in concorso con gli Enti locali, il miglioramento del Trasporto regionale ed il riequilibrio modale dei sistemi, per la realizzazione di un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture.

A partire dal 2010, la normativa ha subito ulteriori e sostanziali modifiche ed integrazioni, determinate dall’evoluzione delle norme nazionali in materia di TPL. Di particolare rilievo sono quelle conseguenti alla approvazione delle leggi finanziarie regionali e della legge 28 agosto 2010 n. 16, recante *“Misure di razionalizzazione della spesa regionale”*.

L’articolo centrale della normativa attuale è il n. 11 della Legge regionale 24 marzo 2000, n. 19 (Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale), che ha subito una parziale modifica con la **Legge regionale 4 maggio 2016, n. 5 rubricata “Legge di stabilità regionale 2016”**.

L’articolo 11 recita testualmente:

“1. La Regione definisce i servizi minimi tenendo conto dei seguenti fattori:

- 1) necessaria integrazione tra le reti di trasporto;
- 2) pendolarismo scolastico e lavorativo;
- 3) fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- 4) esigenze di trasporto per persone con ridotta capacità motoria;
- 5) necessaria riduzione della congestione e dell’inquinamento.

2. I servizi minimi, i cui costi sono a carico del bilancio regionale sono definiti per ciascun bacino di traffico in coerenza con quanto previsto dal Piano regionale dei trasporti e dai programmi triennali dicui al precedente articolo 5, comma 1, nonché ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo n. 422/1997”.

In attuazione della normativa regionale sui servizi minimi, con **delibere di Giunta regionale n. 434 del 31 maggio 2010 e n. 771 del 23 settembre 2010**, è stata adottata la Rete dei Servizi Minimi di Trasporto pubblico locale, rielaborata ai sensi degli artt.10 e 11 della Legge 19/2000, ed in particolare:

- si stabiliva in km 11.391.150,40 il tetto massimo chilometrico dei Servizi Minimi di Trasporto pubblico locale a carico del bilancio Regionale;
- si definiva la rete dei Servizi Minimi – Piano dei Servizi Minimi regionale – Pianificazione Linee Extraurbane;
- si definiva la rete dei Servizi Minimi – Piano dei Servizi Minimi Regionali – Percorsi ed orari.

È importante sottolineare come nel tempo la normativa regionale abbia modificato, rafforzandole, le competenze della Giunta regionale.

Il comma 2 dell’art.5 della Legge n. 19/2000, infatti, è stato modificato dalla **legge finanziaria 2017** e prevede, tra l’altro, che la Giunta Regionale:

- definisce la rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale di area extraurbana e approva le reti dei servizi minimi di area urbana di ciascuno dei comuni indicati dall’art. 74, della L.R. 19/84;
- debba individuare “le modalità per la determinazione delle tariffe realizzando l’integrazione tariffaria dei diversi modi di trasporto uniformando, per quanto possibile, il costo dei biglietti e degli abbonamenti per tutti i trasporti”.

#### **DGR n.75 del 18 marzo 2022**

Con la DGR è stato approvato il Piano Regionale dei Trasporti 2021-2031 ed è in corso la ratifica definitiva da parte del Consiglio regionale.

#### **DGR n.96 del 5 aprile 2022**

Con la DGR è stato approvato, ai sensi dell’art.7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) n.1370/2007, l’integrazione all’**avviso di pre-informazione**, pubblicato in data 28/09/2017 in GU/S-S186-381655-2017-IT, 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 obblighi di servizio pubblico, di competenza della Regione Molise, per anni 10;

Principali provvedimenti regolatori di riferimento:

- 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.106/2018 “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”*
- *Deliberazione ART n.154/2019 che sostituisce la Deliberazione ART n.49/2015 e contiene le “Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”;*
- *Deliberazione ART n.49/2023 “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 Napoli e Roma.*

Per i treni regionali e 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). La Regione, in considerazione della scadenza contrattuale al 31/12/2023, 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 di anni 10.

Trenitalia, in data 20.12.2021, ha presentato una proposta commerciale contenente l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio migliorative e tali da giustificare la scelta della procedura di affidamento diretto mediante stipula di un nuovo Contratto di servizio per il periodo di anni 10;

La Regione, constatata la convenienza di tale nuovo affidamento, con DGR n.96 del 05/04/2022 ha approvato, ai sensi dell'art.7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) n.1370/2007, l'integrazione all'Avviso di pre-informazione, pubblicato in data 28/09/2017 in GU/S-S186-381655-2017-IT, per l'affidamento diretto a Trenitalia del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale della durata di dieci anni.

Poiché la Regione Molise risulta assegnataria di diverse fonti di finanziamento ( FSC 2014/2020 ; D.M. 164 del 21/04/2021; D.M. 408 del 10/08/2017; FESR 2021/2027) destinati al rinnovo del materiale rotabile per complessivi 65,2 milioni di euro, cogliere l'occasione per approfittare degli Accordi Quadro che Trenitalia ha in essere con le ditte fornitrici di materiale rotabile costituisce una grossa opportunità per riuscire a utilizzare nei termini previsti i fondi stanziati; peraltro, nell'ambito dei suddetti finanziamenti Trenitalia, in qualità di Soggetto attuatore, ha già contrattualizzato l'acquisto n.3 treni elettrici; in tal modo la Regione, nell'ambito del nuovo contratto, potrà procedere all'intero rinnovo della flotta regionale, con l'acquisto di ulteriori n.7 treni elettrici, passando dall'attuale Asset di soli treni diesel a quelli a trazione elettrica in ragione dell'oramai prossimo completamento dei lavori di ammodernamento e di elettrificazione della linea Campobasso-Roccaravindola che rappresenta la direttrice infrastrutturale con le città di Roma e Napoli.

E evidente, quindi, che il riaffidamento dei servizi di che trattasi all'attuale Impresa Ferroviaria per un periodo di 10 anni, potrebbe concretamente garantire la possibilità di attingere alle risorse di cui sopra, consentendo di rinnovare e modernizzare il parco rotabile ed abbassare l'età media dei mezzi utilizzati. La proposta di Trenitalia, inoltre, risulta conforme agli obiettivi indicati dalla Giunta Regionale con la suddetta DGR n.96 del 05/04/2022, circa la impellente necessità della Regione di perseguire l'obiettivo di un risparmio sul corrispettivo per i servizi di TPL ferroviario a causa delle insufficienti risorse economiche messe a disposizione annualmente, sia per il trasporto su gomma che quello su ferro,

con le risorse del “Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale”; tale situazione genera un sistematico indebitamento della Regione nei confronti del Gestore del servizio ferroviario. Il nuovo affidamento, attraverso la razionalizzazione dei programmi di esercizio, con eliminazione delle tratte a scarsa frequentazione, nonché attraverso la non attivazione della cosiddetta “Metropolitana leggera”, prevede una diminuzione dei volumi dell’offerta di circa 0,5 mln treni\*km/anno, passando dagli attuali 2,1 mln di treni\*km/anno ad un’offerta, a regime, di circa 1,6 mln di treni\*km/anno, e consente un risparmio sul corrispettivo attuale di € 6,2 M€ al netto dell’IVA. Tale risparmio rispetto al contratto in scadenza risulta possibile anche in ragione delle cospicue risorse a disposizione della Regione per l’acquisto di nuovo materiale rotabile che non graveranno sul nuovo PEF e quindi incideranno positivamente per l’equilibrio economico-finanziario di gestione del servizio.

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 della crisi provocata dai recenti conflitti internazionali, nonché delle opportunità derivanti da diversi finanziamenti statali e dalle complessive politiche di rinnovo del materiale rotabile ferroviario.

Riguardo alla documentazione per la rinegoziazione del nuovo CdS:

- l’Avviso di Preinformazione di affidamento diretto decennale, ex art.7, c.2, del Regolamento (CE) n.1370/2007, è stato pubblicato in data 20/04/2022 nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea (GU/S S77 210729-2022-IT) quale aggiornamento del precedente Avviso pubblicato il 28/09/2017 (GU/S S186 381655-2017-IT);
- a seguito dell’entrata in vigore della Delibera ART 120/2018, la Regione ha richiesto all’ART in data 29 aprile 2022 i parametri per perseguire l’efficienza dell’affidamento diretto, ricevendo riscontro dalla Stessa in data 12 maggio 2022, sulla base dei quali ha predisposto e concordato con Trenitalia, il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (di seguito PRO – Allegato 3 ), nel quale sono stati definiti gli obiettivi di efficacia ed efficienza, i meccanismi incentivanti e le azioni di miglioramento della *performance* del servizio di trasporto per il primo periodo regolatorio;
- la Regione ha predisposto la Relazione ex Delibera ART 48/2017 con la quale ha individuato il lotto di affidamento, nella specie corrispondente all’intero servizio ferroviario regionale su rete del Gestore dell’Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana, inviandola all’ART in data 28 Luglio 2022, ricevendo riscontro dalla Stessa in data 9 settembre 2022, con il Parere n.9 dell’8/09/2022;

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

Tutto il trasporto pubblico ferroviario regionale, così come 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 La Rete ferroviaria**

La rete ferroviaria nel territorio della regione Molise è gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed ha un'estensione di 265 km, così costituita:

Tabella 1 | Linee ferroviarie in esercizio nella Regione Molise:

TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	23 km
Linee a semplice binario	242 km
<b>LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO</b>	<b>265 km</b>

ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	60 km
- Linee a doppio binario	23 km
- Linee a semplice binario	37 km
Linee non elettrificate (diesel)	205 km
<b>LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO</b>	<b>265 km</b>

## 6 Caratteristiche del servizio da affidare

### 6.1 Servizio oggetto dell'affidamento

Il servizio ferroviario regionale oggetto dell'affidamento si svolge sulla rete in concessione a RFI lungo le seguenti linee:

- Linea Campobasso-Caserta-Napoli
- Linea Campobasso-Roma

#### **Linea Campobasso-Caserta-Napoli**

Lunga complessivamente 181,68 km, interessa il territorio molisano per circa 90,74 km. A semplice binario nel territorio molisano, poi da Vairano a doppio binario.

Velocità commerciale: 60,4 Km/h

La distanza media tra le stazioni/fermate in ambito regionale è di circa 11,34km, mentre è di 12,97 km sull'intero percorso.

È percorsa da soli treni regionali nell'ambito del territorio molisano. Gestore: Rete Ferroviaria Italiana

La funzione di questa linea è un importante collegamento interregionale sia per i pendolari che per assicurare il collegamento con treni di lunga percorrenza da Napoli verso il Sud.

Attualmente la line, nella tratta Campobasso-Roccaravindola, è interessata da lavori per l'elettrificazione dell'infrastruttura.

#### **Linea Campobasso-Roma**

Lunga complessivamente 244,63 km, interessa il territorio molisano per circa 93,25 km. A semplice binario

da Campobasso a Cassino.

Velocità commerciale: 79 Km/h

La distanza media tra le stazioni/fermate è di circa 20,63 km in ambito regionale, mentre è di 40,77 km sull'intero percorso.

È percorsa da soli treni regionali nell'ambito del territorio molisano. Gestore: Rete Ferroviaria Italiana.

La funzione di questa linea è un importante collegamento interregionale sia per i pendolari che per assicurare il collegamento con treni di lunga percorrenza da Roma verso il Nord.

Attualmente la line, nella tratta Campobasso-Roccaravindola, è interessata da lavori per l'elettrificazione dell'infrastruttura.

L'offerta è strutturata secondo il principale obiettivo di rispondere all'esigenza dei cittadini molisani di raggiungere Roma e Napoli e d'interconnettersi con le grandi direttrici Sud/Nord d'Italia che attraverso opportune coincidenze consentono di raggiungere il Sud ed il Nord Italia in tempi competitivi.

L'attuale offerta prevede una produzione pari a circa 1,6 milioni di treni\*km annui e circa 0,5 milione di bus\*km sostitutivi annui.

Il nuovo Contratto di Servizio di durata decennale (2024-2033) prevederà, al netto delle interruzioni programmate per l'ammodernamento ed elettrificazione delle linee ferroviarie ricadenti in Molise, una percorrenza chilometrica di circa 1,2 milioni di treni\*Km nel primo anno, 1,4 milioni di treni\*Km nel secondo, fino al raggiungimento di circa 1,6 milioni di treni\*Km a partire dal terzo anno (2026) in cui si potrà riattivare l'intera tratta oggetto dei lavori di elettrificazione; tale percorrenza chilometrica si materrà costante fino alla scadenza del contratto.

I servizi automobilistici sostitutivi programmati in orario ammontano a circa 0,5 milione di bus\*km, e rimangono sostanzialmente invariati rispetto al vigente Contratto di Servizio in scadenza.

Tra i servizi automobilistici sostitutivi programmati in orario rientra anche la linea ferroviaria Campobasso – Termoli (87 km), la cui scarsissima frequentazione non giustifica gli alti costi da sostenere per tenerla in esercizio, almeno sino a quando non saranno realizzati massicci interventi per una sua velocizzazione.

In coerenza con l'art. 34-octiesdel D.L. n.179/2012 e al fine di garantire una maggiore efficienza, i suddetti servizi sostitutivi programmati in orario saranno eserciti da Trenitalia fino al subentro di un nuovo Gestore a seguito dell'affidamento con gara dei servizi TPL automobilistici extraurbani.

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.

Il programma di esercizio oggetto dell'affidamento a Trenitalia S.p.A. sarà redatto in coerenza con l'Accordo Quadro sottoscritto in data 22/03/2023 tra la Regione ed RFI S.p.A. ex art.23 del D.Lgs. n.112/2015 (approvato con DGR n.61 del 09/03/2023). 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.

## **6.2 Investimenti per il servizio da affidare**

Attualmente il servizio ferroviario è svolto attraverso rotabili di tipo diesel, DMU Minuetto (n.5), Automotrici Aln 663-1100 (n.17), Swing (n.1), in quanto la stragrande parte delle linee regionali non sono elettrificate.

Atteso l'oramai prossimo completamento dei lavori di ammodernamento e di elettrificazione della linea Campobasso-Roccaravindola con direttrice Roma e Napoli, nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio, come già esposto nel capitolo 3 della presente relazione, saranno previsti importanti investimenti in materiale rotabile del tipo elettrico in quanto la Regione Molise risulta assegnataria di diversi finanziamenti ( FSC 2014/2020 ; D.M. 164 del 21/04/2021; D.M. 408 del 10/08/2017 ; FESR 2021/2027 ) per complessivi 79,2 milioni di euro.

Il rinnovo della flotta prevede l'acquisto di n.10 elettrotreni tipo POP 2.0, di cui n.3 già contrattualizzati.

L'acquisto di nuovi treni da parte della Regione per il tramite di Trenitalia, quale Soggetto attuatore,

troveranno riflesso positivo nel PEF e consentiranno un rinnovo completo del materiale rotabile in *asset*.

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

<b>Investimenti 2024-2023</b>	<b>Totale (M€)</b>
Revamping	1,2
Impianti	1,7
Informatica	0,2
Tecnologia	-
Ciclica (previsti negli anni 2030-2031 e 2032)	12,4
<b>TOTALE</b>	<b>15.5</b>

### 6.3 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;
- circa il 30% di consumi in meno per passeggero-km trasportato rispetto alle generazioni di treni precedenti.

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.

#### **6.4 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.12880 del 12/05/2022) 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).

Come noto, la diffusione globale del COVID-19 ad inizio 2020 e il conflitto internazionale hanno modificato radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali, nazionali ed internazionali sia di breve che di lungo periodo.

Gli effetti della pandemia e del conflitto si sono tradotti in una sensibile riduzione dei passeggeri trasportati, con conseguenti minori ricavi da traffico, che nel 2023 si attestano in modo significativo al di sotto del 2019, con effetti negativi sull'andamento dei parametri macro-economici, sui costi del carburante, dell'energia e delle materie prime. Inoltre, si sono modificate le tendenze di mobilità, consolidate da anni, a causa ad esempio del ricorso allo smart-working.

Inoltre, in Molise ha inciso in maniera rilevante anche l'interruzione della linea ferroviaria Campobasso-Roccaravindola a partire dal 2020, la cui riattivazione è stimata al 31/12/2025.

In questo contesto, è stato predisposto il Piano Economico Finanziario del Contratto che tiene in debita considerazione le conseguenze dei predetti eventi sul servizio e sulla politica industriale nonché delle disponibilità di Bilancio regionale.

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.

Nella predisposizione del PEF è stato assunto a riferimento l'anno 2023, utilizzando, quale punto di partenza per la sua elaborazione, i dati di consuntivo dell'anno 2022 aggiornati per tenere conto dei fattori economici e gestionali intervenuti e stimati per il 2023; inoltre, si è tenuto conto del tasso di remunerazione del capitale investito, fissato da ART con Delibera 49/2023.

Il PEF 2024-2033 non tiene conto dei crediti vantati da Trenitalia con riferimento al contratto 2015-2023 né degli importi registrati e accantonati a fronte dei confronti PEF/CER 2018-2023, che saranno oggetto di separata regolazione tra le Parti.

## **7 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:

- un consistente risparmio sul corrispettivo annuale pur mantenendo sostanzialmente gli stessi servizi del contratto in scadenza;
- 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;
- una maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti del materiale rotabile;
- un aumento dei viaggiatori in ragione del miglioramento della qualità erogata dovuta all'immissione in esercizio di nuovi treni e dal completamento dei lavori infrastrutturali pianificati;
- l'immissione in servizio già a partire dal 2024 di n.2 elettrotreni nuovi Pop (4 casse) e di altri 8 entro il 2025, pari a complessivi n.10 elettrotreni;
- 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;
- 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.

Inoltre, il nuovo contratto, della durata complessiva di 10 anni, oltre ad essere del tutto coerente con il contesto normativo europeo e nazionale in materia di affidamenti, garantisce alla Regione una continuità in termini di offerta e standard di qualità del servizio del trasporto ferroviario in un periodo caratterizzato da profondi mutamenti infrastrutturali e della domanda di trasporto.

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 (2024-2033).

## **8 Fonti e collegamenti utili**

### **Affidamento servizi TPL ferroviari regionali**

<https://www.regione.molise.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/20016>