



Regione Abruzzo

All. 1

RELAZIONE ISTRUTTORIA

*Il contratto di servizio Regione Abruzzo/ Trenitalia 2009 – 2014
Art. 4 comma 6 - Comunicazione di mancato rinnovo per ulteriori sei anni 2015 – 2021.*

1. Premessa

Con delibera della Giunta regionale n. 10 del 10 gennaio 2011 è stato approvato lo schema di contratto con la società Trenitalia per i servizi di trasporto ferroviario ex art. 9 del d.lgs. 422/97, successivamente sottoscritto il 21 gennaio 2011, con validità di sei anni, dall'1.1.2009 al 31.12.2014.

Come è noto si tratta di un affidamento diretto dei **servizi ferroviari regionali** che ha trovato fondamento giuridico nel combinato disposto di cui all'art. 25 comma 2 della L. 28 novembre 2008, n. 185 recante "*Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzioni anti-crisi il quadro strategico nazionale*" e all'art. 7 comma 3 ter della legge 9 aprile 2009, n. 33 di conversione del decreto legge 10 febbraio 2009, n. 5 recante "*Misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi*".

In questo modo, la società Trenitalia spa è stata, di fatto, individuata, *ope legis*, quale soggetto affidatario dei nuovi contratti di servizio ferroviario dello Stato e delle Regioni; contratti di cui, peraltro, è stata definita per legge anche la durata minima: sei anni rinnovabili di altri sei.⁽¹⁾

Va, altresì, osservato che la proposta contrattuale fu elaborata da Trenitalia e che le Regioni ebbero limitati margini di contrattazione. Il modello di proposta, in ogni caso, presentava profili di grande novità rispetto ai precedenti, giacché era costruita sulla base di un "Catalogo" contenente un nuovo criterio di determinazione del corrispettivo annuo effettivo.

Il sistema, infatti, si basa, su un "*listino prezzi*" dei vari servizi (sia di trasporto, sia accessori come biglietterie, informazioni e assistenza) calcolati non sul parametro dei treni/Km ma sul costo orario degli stessi, con la previsione aggiuntiva di maggiorazioni percentuali per i servizi notturni, di sabato e festivi, a bassa domanda, o con materiale

¹⁾ In particolare, il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185 (e la legge di conversione 28 gennaio 2009, n. 2) autorizzava un'erogazione di risorse statali pari a 480 milioni per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 alle Regioni che stipulavano i nuovi contratti di servizio con Trenitalia.



nuovo. In questo modo il corrispettivo richiesto alla Regione è pari alla differenza tra il costo complessivo come sopra determinato e gli introiti dell'azienda (biglietti).

2. I dati macro del contratto firmato con la Regione:

In Abruzzo, l'applicazione del catalogo Trenitalia per il 2012 ha determinato un **costo annuale**, al netto dell'IVA, di **43.515.633 euro** per un totale di **3.933.340 veic*Km** di *servizi di trasporto ferroviario* (corrispettivo che comprende il pedaggio per l'uso della rete ferroviaria che Trenitalia spa corrisponde a RFI spa)²⁾. A questa somma si devono poi aggiungere **906.007 euro** per lo svolgimento di **409.958 Bus*Km** per *servizi sostitutivi effettuati con bus* (costo unitario €. 2,17 bus/Km).

dati al: 30 giugno 2013	
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO	524 km
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	123 km
Linee complementari	401km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	123 km
Linee a semplice binario	401 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	318 km
- Linee a doppio binario	123 km
- Linee a semplice binario	195 km
Linee non elettrificate (diesel)	206 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	648 km
Linea convenzionale	648 km
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori	87
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO	
Sistemi di telecomando della circolazione (SCC/CTC+DPC)	336 km
SCMT, per il controllo della marcia del treno	318 km
SSC, per il supporto alla guida	206 km

Tab. 1 Principali caratteristiche delle linee ferroviarie in esercizio nella Regione Abruzzo
- fonte RFI

²⁾ Come noto Trenitalia spa e RFI spa pur essendo due società autonome fanno parte del medesimo Gruppo Ferrovie dello Stato spa.



Trenitalia, per i servizi oggetto del contratto, impiega **145 treni/giorno** per un numero di viaggiatori di circa 17.000 unità (10.000 abbonati) che, in un anno, arrivano a superare i **6 ml di passeggeri**.³⁾.

2.1 In particolare: il materiale rotabile.

Il materiale rotabile utilizzato è composto da 12 locomotive, 54 mezzi leggeri e 56 carrozze ed è ancora **di proprietà di Trenitalia**.

In Abruzzo, come nelle altre Regioni, il trasferimento delle funzioni di programmazione e gestione dei servizi ferroviari regionali del contratto Trenitalia non ha coinciso con il trasferimento del materiale rotabile, che è avvenuto soltanto con riguardo alle ferrovie *ex concesse* (nel caso abruzzese FAS spa e GTM Spa) nonostante le previsioni normative originarie.

Così, anche nei contratti successivi al trasferimento delle predette funzioni si è recepito lo stato di fatto, impegnando Trenitalia a fornire, oltre ai servizi, il materiale necessario anche con la previsione di un piano di acquisto e rinnovo attraverso l'autofinanziamento e il sostegno delle Regioni contraenti.

L'art. 17 del contratto disciplina, in questo modo, l'impegno da parte di ambo i contraenti a garantire entro i sei anni di validità contrattuale un preciso piano di investimento per il materiale rotabile con previsione dell'acquisto di otto complessi a composizione bloccata, di cui quattro a trazione diesel e quattro a trazione elettrica, per un valore complessivo di 32 milioni di euro con ammortamento a 24 anni, da finanziare al 50% con fondi a carico di Trenitalia e per il restante 50% con fondi a carico della Regione.

Materiale che ad oggi - ad un anno dalla scadenza dell'accordo - non è stato, tuttavia, ancora acquistato e messo in esercizio.

In ogni caso, va segnalato che nell'ipotesi di rinnovo o di subentro di un nuovo gestore, la disciplina contrattuale consente a Trenitalia di rientrare nelle spese sostenute e di trasferire alla Regione o all'impresa ferroviaria subentrante i treni e la quota di oneri non ancora ammortizzati.

Questo sistema costituisce, tuttavia, uno dei punti più delicati nell'assetto delle relazioni tra committenza e gestore del servizio.

³⁾ Nel 2012 i passeggeri sono stati 6.262.323 .



Va evidenziato, infatti, come proprio le condizioni relative agli oneri connessi al reperimento del materiale rotabile costituiscono un aspetto di notevole importanza soprattutto nella prospettiva della gara, giacché *“una delle principali determinanti dell’insuccesso della maggior parte delle gare esperite”* è stata individuata proprio nell’assetto regolatorio del materiale rotabile: nei bandi venivano, cioè, richieste condizioni *“considerate troppo gravose rispetto al corrispettivo offerto dalla Regione e sostanzialmente impraticabili se la gara era riferita a un’intera Regione”*⁽⁴⁾.

Del resto, il Presidente della stessa Autorità Garante per la concorrenza e il mercato, di recente, ha sostenuto come, in effetti, la struttura attuale del mercato dei servizi di trasporto ferroviari (con Trenitalia proprietaria del materiale rotabile e delle altre *facilities*) sia tale da far sì che *«l’operatore incumbent gode di rilevanti vantaggi concorrenziali suscettibili di disincentivare fortemente la partecipazione di operatori alternativi (soprattutto esteri)»*. L’AGCM ha più volte segnalato non solo che le *«maggiori criticità riguardano la dimensione dei lotti oggetto della gara e la disponibilità del materiale rotabile e delle altre facilities essenziali per la fornitura del servizio»* ma anche che la questione *«della disponibilità e dell’accesso dei concorrenti alle infrastrutture di manutenzione e deposito del materiale rotabile»* rappresenti un nodo centrale per il sistema nel suo complesso⁽⁵⁾.

2.3 La rete e i servizi ferroviari regionali

Per quanto concerne la rete e i servizi regionali può dirsi, sinteticamente, che essi servono per la gran parte l’area costiera, con frequenza elevata e forte domanda di viaggio. Anche in Abruzzo come nelle altre Regioni il servizio regionale soddisfa una domanda di trasporto pendolare legata prevalentemente a motivi di studio o di lavoro

Altra caratteristica dei servizi regionali riguarda la circostanza che essi non costituiscono una rete isolata ma si integrano con i servizi interregionali (verso le Marche a Nord, verso Termoli a Sud e verso Roma a Ovest) così da realizzare una rete

⁴) Così C.Bentivogli e E.Panicara in *“Regolazione decentrata e servizio concentrato: le ferrovie regionali viaggiano su un binario stretto?”* atti della XXIII conferenza *“Crisi economica, Welfare e Crescita”* della Società Italiana di economia pubblica in www.miol.it/stagniweb/doc/Bancaltalia_Bentivogli.pdf

Le autrici sottolineano infatti che *«Una delle difficoltà più importanti incontrate dalle Regioni nell’avviare le gare è stata quella del reperimento del materiale rotabile che Trenitalia non ha loro trasferito nonostante fosse stato acquistato con contributi statali e regionali (Corte dei conti 2009)»*. Segnalano inoltre, che in realtà *«le risorse sono state erogate anche con la giustificazione formale di garantire che nel 2009 non vi fossero aumenti tariffari»*.

⁵) Indagine conoscitiva sul settore del trasporto pubblico locale *“Audizione presso la IX Commissione della Camera dei Deputati del Presidente dell’Autorità garante della concorrenza e del mercato, Prof. Giovanni Pitruzzella”*.



integrata. Questo comporta che, all'interno della rete, si alternino treni locali con treni a media percorrenza che, garantendo l'interscambio tra servizi regionali e interregionali, assicurano la mobilità interna e interregionale.

Le relazioni interne sono quelle che mostrano maggiormente un livello di frequentazioni non elevato; esse tuttavia costituiscono di fatto linee di adduzione verso la direttrici principali per la mobilità regionale e interregionale.

Oltre ai servizi garantiti da Trenitalia, che in ogni caso conserva la maggior quota del mercato dei servizi ferroviari regionali, la rete ferroviaria regionale si avvale anche dei servizi ferroviari svolti dalla Ferrovia Adriatico Sangritana spa per **664.170 Veic*Km** a cui si aggiungono **844.519 Veic*Km** di servizi effettuati con bus sostitutivi, per un valore contrattuale complessivo di **14.500.814 euro**.

Per consentire all'utenza di servirsi delle corse dell'uno e dell'altro indifferentemente, ovverossia senza dover preoccuparsi su quale treno salire (se Trenitalia o Fas) e di quale biglietto o abbonamento acquistare (se emesso da Trenitalia o Fas) è sorta la necessità di uniformare la distribuzione e vendita dei documenti di viaggio. Per far questo i due vettori hanno stipulato, pertanto, un accordo commerciale in base al quale la FAS riconosce la validità del titolo emesso da Trenitalia per la fruibilità dei servizi ferroviari realizzati dalla FAS medesima, che si impegna a non vendere né distribuire alcun titolo di viaggio.

L'accordo - che esiste ormai da circa un lustro - ha, tuttavia, conosciuto momenti di criticità perché, nonostante gli sforzi compiuti, non sempre i sistemi organizzativi e le politiche di trasporto delle due aziende si sono trovate in sintonia. In tal senso una effettiva integrazione e la possibilità di avere un unico gestore, al di là della compagine interna da esso espressa, costituirebbe un vantaggio e una positività del sistema nel suo complesso.

2.3.1 Le Modifiche al contratto di servizio Trenitalia.

Nel corso del contratto sono, inoltre, intervenute alcune modifiche in ragione, da una parte, del piano di ristrutturazione collegato alla riduzione delle risorse trasferite dallo Stato e, dall'altra, per effetto di alcuni problemi di ordine tecnico che hanno interessato l'infrastruttura e che ne hanno comportato, per motivi di sicurezza, la chiusura.

Le **modifiche contrattuali** sono intervenute in particolare sulla **produzione chilometrica** che è **passata da 4.322.313,10 chilometri a 4.010.659,40**, per effetto del piano di ristrutturazione imposto dalla L.R.1/2011. Di conseguenza, il corrispettivo



sviluppato dai servizi a catalogo per il 2011 è stato di 43.951.594,59 euro, contro gli originari 47.730.77,68 euro, con un risparmio di €3.229.263,88.

In sintesi le ristrutturazioni hanno interessato:

- 4 corse sulla tratta Sulmona – Napoli, che sono state limitate a Castel di Sangro (una delle quattro corse è stata sostituita con autobus da Napoli) per un risparmio stimabile in € 2.800.000,00;
- 1 corsa sulla tratta Avezzano-Sulmona (sostituita con bus, a causa dell'utenza limitata) per un risparmio di circa € 200.000,00;
- 4 corse sulla tratta Sulmona-Castel di Sangro, frequentate complessivamente da 40 persone per un costo a carico del bilancio regionale pari a 900 mila euro (circa € 22,500 a persona);
- l'attestazione a Sora di 2 treni, precedentemente attestati a Cassino, con un risparmio di circa € 100.000,00.

Inoltre, con una modifica normativa⁶⁾, è stata poi introdotta la possibilità, originariamente vietata dal contratto di servizio, di acquistare a bordo il biglietto del treno dietro il pagamento di un sovrapprezzo.

3. Il quadro normativo

Compresa da una serie di norme oggetto di continue modifiche, la disciplina in materia di servizi pubblici economicamente rilevanti, fra cui anche il servizio di trasporto pubblico su ferro, non è di agevole ricostruzione.

Soltanto nel corso del 2012 sono cambiate per ben due volte le disposizioni normative in materia.

A gennaio del 2012, l'art. 25 del Decreto Legislativo n.1/2012 "*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo e la competitività*" inserì l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto ferroviario regionale, al termine della scadenza dei contratti vigenti (impedendo alle Regioni la possibilità di poter rinnovare i contratti per ulteriori sei anni); a luglio, per effetto della sentenza n. 199 del 2012 della Corte costituzionale, il medesimo obbligo fu però travolto unitamente a tutta la disciplina prevista dall'art. 4 del D.L. 138/2011. Da qui la possibilità delle Regioni di rinnovare i Contratti di Servizio.

⁶⁾ Si tratta dell'art. 7 bis della L.R. 15 ottobre 2008 n. 13, introdotto dall'art. 3 della L.R. 8/2012.



In effetti a seguito della sentenza sopra citata la disciplina in materia di affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale deve essere ricostruita alla luce dell'art. 14 e 106 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea, del Regolamento CE 1370/2007 e dell'art. 18 del D.lgs. n. 422/1997.

In questo modo, pertanto, *«per i servizi ferroviari di competenza regionale, la conformità al quadro normativo va valutata unicamente con riferimento alla modalità di calcolo delle compensazioni, dal momento che, quanto al modello di gestione, il Regolamento comunitario 1370/2007 consente – in aggiunta alla procedura competitiva o all'affidamento in house – di affidare direttamente i servizi anche a soggetti terzi rispetto all'amministrazione (art. 5 comma 6)»*⁽⁷⁾.

Va tuttavia segnalato come l'apertura alle gare, pur non essendo più obbligatoria, è stata in ogni caso riaffermata nei fatti da alcune Regioni che hanno confermato, nel corso dell'ultimo anno, la loro volontà di procedere in tal senso, salvo poi incontrare i ricordati problemi in ordine alle questioni relative al materiale rotabile e alla altre *facilities*.

4. L'art. 4 del contratto

Ad un anno dalla scadenza del contratto, che ha durata 6 anni, a decorrere dal 1° gennaio 2009 l'art. 4 impegna la Regione a porre in essere alcuni comportamenti entro determinate scadenze.

Posto infatti che al comma 2 del medesimo articolo è stabilito che il contratto può essere rinnovato per ulteriori 6 anni, così come previsto dall'art. 7 della Legge 9 aprile 2009, n. 33, previa verifica del rispetto degli impegni sottoscritti, e in considerazione, altresì, di quanto disciplinato dal successivo comma 3 secondo cui: *«alla scadenza di cui al comma 1, la Regione valuterà se sussistono le condizioni per rinnovare il Contratto a Trenitalia per ulteriori anni 6, previa verifica di coerenza del contesto normativo di riferimento e di capienza delle disponibilità finanziarie»*, i commi 4 e 5 del medesimo art. 4 normano in maniera distinta l'ipotesi della scelta orientata al rinnovo rispetto a quella diretta invece a non rinnovare.

⁷⁾ Indagine conoscitiva sul settore del trasporto pubblico locale "Audizione presso la IX Commissione della Camera dei Deputati del Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, Prof. Giovanni Pitruzzella" Va peraltro precisato che nella proposta di modifica al Reg. Ce 1370/2007, recentemente presentata dalla Commissione la possibilità di affidare direttamente a terzi i servizi di trasporto ferroviario regionale è stata eliminata.



In ambedue i casi è previsto, invero, l'onere a carico della Regione di comunicare formalmente a Trenitalia il proprio intendimento **almeno 12 mesi prima la scadenza contrattuale**.

In tal modo il **comma 4** stabilisce che *«a far data dal 1° gennaio 2015, Trenitalia si impegna – su formale richiesta della Regione, da presentarsi almeno 12 mesi prima rispetto alla scadenza contrattuale, a continuare a svolgere i servizi oggetto del presente contratto per un periodo massimo di tre mesi ai medesimi patti e condizioni al fine di garantire la continuità del servizio pubblico nelle more del rinnovo del contratto stesso»*.

Viceversa, il **comma 5** prevede che *«qualora allo scadere dei sei anni, la Regione non intenda rinnovare il presente accordo ne darà formale comunicazione a Trenitalia almeno 12 mesi prima della scadenza contrattuale. In tal caso entro tre mesi dalla scadenza del contratto dovranno essere definite le modalità di prosecuzione del servizio nelle more del nuovo affidamento. Ove non si raggiunga un accordo su tali modalità Trenitalia si riserva di sospendere il servizio. In tal caso i corrispettivi saranno regolati su base giornaliera in relazione ai servizi che Trenitalia riterrà di poter effettuare»*.

A ben vedere si tratta di un assetto regolatorio della fase conclusiva del rapporto contrattuale piuttosto complesso e che, nel caso di intendimento a non rinnovare, non presenta sicuri margini di garanzia per il proseguimento dei servizi alle stesse condizioni dell'attuale contratto almeno nel periodo ponte fino, cioè, al nuovo affidamento.

D'altro canto occorre considerare che la normativa statale e comunitaria dettano regole ben precise per la continuazione dei servizi nel periodo transitorio ai sensi del Reg. 1370/2007 par.5, comma 5.

Invece Trenitalia in tal caso dichiara, da una parte, di riservarsi di sospendere il servizio e, dall'altra, di stabilire quali e quanti servizi voler svolgere e a condizioni di prezzo regolate su base giornaliera.

D'altra parte l'unica alternativa, volendo avere sicurezza che i servizi siano svolti (almeno per i tre mesi successivi alla scadenza) alle stesse condizioni di quelli attuali è – secondo il comma 4 – manifestare l'intenzione di rinnovare il contratto per altri sei anni.

Con nota prot. n. 761 Segr. in data 5 dicembre 2013 l'Assessore con delega ai trasporti pubblici locali ha manifestato **l'intendimento di non rinnovare** per gli altri sei anni il rapporto contrattuale con Trenitalia, dando mandato alla Direzione di predisporre gli atti



necessari non solo per la comunicazione formale richiesta dal comma 5 del citato art. 7 ma altresì anche per l'avvio della procedura di gara relativamente all'affidamento dei servizi ferroviari nell'ambito del bacino unico del ferro.

Fatte salve le considerazioni sopra esposte in ordine alla situazione relativa al materiale rotabile, si anticipano, sinteticamente, alcune brevi note sui passaggi necessari per procedere all'affidamento dei servizi regionali attraverso una gara.

5. Individuazione dell'oggetto e del valore del contratto di servizio.

Con riguardo all'oggetto del contratto e al suo valore monetario può in questa sede dirsi che, nel rispetto dell'art. 3 bis del D.L. 138/2011 convertito dalla L. 148/2011 successivamente integrata e modificata, così come per i servizi automobilistici anche per quelli ferroviari è necessario individuare l'ambito ottimale.

La Giunta regionale con D.G.R. n. 486 del 30 luglio 2012 ha già provveduto e il Cal ha già espresso il suo parere favorevole⁸⁾ in ordine alla individuazione di un bacino unico del ferro cui far confluire i servizi attualmente svolti da Trenitalia e quelli effettuati dalla Sangritana.

Del resto, come già sottolineato nella proposta di dimensionamento dei bacini e ribadito anche nel piano di riprogrammazione dei servizi, *“il bacino unico appare scelta obbligata in termini di volumi e di tipologie di relazioni richieste (...)”*⁹⁾.

Sia dal punto di vista commerciale che di programmazione dell'offerta, è evidente la **centralità del polo di aggregazione nell'area costiera**, con estensione, nelle aree interne, fino a Sulmona. In effetti, le restanti relazioni costituiscono delle appendici del grande bacino costiero. Peraltro, gli esigui volumi di domanda e la necessità di stretta integrazione con i servizi principali non consentirebbero di prefigurare una gestione autonoma di tali relazioni, sia in termini di efficienza, sia in termini di omogeneità dell'offerta.

Si segnala del resto che, già nella vigenza dell'attuale contratto di servizio, alcune relazioni interne sono state oggetto di revisione sostanziale rispetto alle originarie condizioni.

⁸⁾ Delibera n. 4 del 26 settembre 2012

⁹⁾ La rete che rientrerebbe nel bacino unico avrebbe una consistenza tale da consentire all'operatore di minimizzare i costi unitari di produzione anche in ragione del fatto che non sarebbe troppo estesa.

A questo proposito non si può prescindere dal rilevare che la dimensione della realtà abruzzese del TPL su ferro (inferiore a 5 Mln di treni*km/anno), è tale per cui una ulteriore frammentazione della produzione comporterebbe sicuramente diseconomie di scala, ad esempio in relazione alla necessità di moltiplicare le infrastrutture logistiche e industriali per la manutenzione e gestione del materiale rotabile.



La necessità di cambiare alcune relazioni, garantendo la mobilità con i bus sostitutivi anziché con i servizi ferroviari (come previsto nel catalogo iniziale) è dipeso in alcuni casi dalla **scarsità della domanda** e in altri dai **problemi legati alle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura**, per la cui manutenzione è necessario impiegare significative risorse, che la valutazione economica della società gestore dell'infrastruttura (RFI) non ha, almeno per il momento, consentito.

Così, in sede di individuazione dei servizi ferroviari da mettere a gara le considerazioni legate all'effettivo e perdurante (ove la proiezione temporale della sicurezza sia possibile) utilizzo dell'infrastruttura - specie per le relazioni che non hanno un numero di utenti elevato - hanno una rilevanza fondamentale.

Ove, infatti, non vi sia la possibilità (anche attraverso una visione prospettica a lungo termine) di far conto sulle risorse del proprietario della rete ovvero non si possa autonomamente, con risorse a carico della Regione, decidere di investire su di essa, occorrerà valutare con attenzione la convenienza e l'opportunità di inserire nel prossimo contratto tutti quei servizi che ancorché contenuti nell'attuale contratto come ferroviari sono già motivatamente non più effettuabili in detta modalità.

Del resto, ad elaborare tale valutazione e verificare l'effettiva temporaneità dei bus sostitutivi, spinge anche il quadro normativo attuale: lo stesso legislatore statale è intervenuto distinguendo, all'art. 34 *octies* del Decreto-legge 179/12 come convertito dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, i servizi sostitutivi o integrativi dei servizi di TPL ferroviario effettuati in maniera stabile e continuativa tramite modalità automobilistica da quelli invece propriamente temporanei. Solo questi ultimi, infatti, continuano ad essere sottoposti al medesimo regime dei servizi ferroviari. Per i primi - stabilmente automobilistici - non c'è dunque ragione di riservare una disciplina diversa da quella indicata per i servizi di TPL su gomma.

Anche soltanto alla luce di questa disposizione, l'offerta dei servizi ferroviari regionali da mettere a gara potrebbe pertanto essere differente da quella storica, ovvero sia dalla quantità di servizi attualmente contenuti nei contratti vigenti con le società Trenitalia e Sangritana, giacché rispetto ad entrambi, essa dovrà essere rimodulata con l'eliminazione delle situazioni come sopra descritte e per le ragioni ivi accennate, oltre naturalmente il rispetto delle condizioni collegate alla natura di servizio minimo (obbligo di servizio ecc.)

Ma naturalmente la quantità dei servizi ferroviari da individuare al fine di determinare l'oggetto della gara non potrà non tener conto **delle risorse finanziarie** che si intenderà



Regione Abruzzo

indicare come base della procedura e del metodo di calcolo della compensazione o corrispettivo contrattuale.

A tale proposito dovrà essere indicato, all'interno del Fondo unico, istituito con L.R. 10 gennaio 2013 n.10 (art. 28 bis)⁽¹⁰⁾, il livello di risorse da destinare allo svolgimento dei servizi ferroviari, che attualmente ammontano complessivamente⁽¹¹⁾ a **73.871.601,05** euro di cui **67.156.000,95** euro per corrispettivi e **6.715.600,10** euro per IVA.

Il che si traduce, in termini percentuali, nel 39% della spesa regionale riferita complessivamente allo svolgimento e l'esercizio dei trasporti pubblici nel 2013.

6. L'Apertura di un tavolo.

L'art. 4 del contratto vigente con Trenitalia non sembra contenere una terza via, che, anche considerato il continuo avvicinarsi delle soluzioni normative proposte in materia di organizzazione dei servizi di trasporto locale, avrebbe fatto comodo - con il senno di poi - avere a disposizione. Anche il breve periodo di conferma del servizio alle stesse condizioni concesso oltre la scadenza contrattuale (periodo che in caso di disdetta è addirittura rimesso alla disponibilità di Trenitalia) non sembra esattamente una disposizione a favore della committenza.

L'indirizzo dettato dalla nota assessorile sopra richiamata va, dunque, nel senso di procedere all'affidamento dei servizi attraverso una procedura ad evidenza pubblica, in linea, peraltro, con gli orientamenti da ultimo riaffermati dall'AGCM. Ciò nonostante, e proprio in relazione alle osservazioni del Garante e ai rilievi mossi in ordine alla peculiarità delle clausole sul materiale rotabile, si propone anche di stabilire, nell'ipotesi di approvazione dell'indirizzo dato, un **immediato tavolo di confronto** con la società per modificare se non altro i termini e le condizioni, ora previste, per lo svolgimento del servizio nelle more dell'espletamento delle procedure, provando, in questo modo a ricontrattarle, così come del resto accaduto in altre Regioni, per un avvicendamento meno rimesso alla sola disponibilità del vettore.

Il Responsabile dell'Ufficio

Dott. Mario Listerio

Il Dirigente del Servizio

Dott.ssa Maria Antonietta Picardi

Il Direttore regionale

Avv. Carla Mannetti

¹⁰⁾ Si tratta di una disposizione inserita dall'art.3 della L.R. 16 luglio 2013 n.20.

¹¹⁾ Con riguardo ad entrambi i contratti di servizio con Trenitalia spa e Sangritana Spa.