



STRUTTURA PROPONENTE	Direzione: INFRASTRUTTURE E MOBILITA' Area: TRASPORTO FERROVIARIO E AD IMPIANTI FISSI			
Prot. n. _____ del _____ OGGETTO: Schema di deliberazione concernente: Approvazione dello schema di "Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra la Regione Lazio e Trenitalia S.p.A. anni 2018-2032" e relativi allegati				
_____ L' ESTENSORE IL RESP. PROCEDIMENTO IL DIRIGENTE RESPONSABILE IL DIRETTORE REGIONALE				
ASSESSORATO PROPONENTE	LAVORI PUBBLICI E TUTELA DEL TERRITORIO, MOBILITA' _____ L'ASSESSORE			
DI CONCERTO	_____ IL DIRETTORE			
ALL'ESAME PREVENTIVO COMM.NE CONS.RE <input type="checkbox"/>				
COMMISSIONE CONSILIARE: Data dell' esame: con osservazioni <input type="checkbox"/> senza osservazioni <input type="checkbox"/>		VISTO PER COPERTURA FINANZIARIA: <input type="checkbox"/> IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE REGIONALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, DEMANIO E PATRIMONIO _____		
SEGRETERIA DELLA GIUNTA		Data di ricezione: 20/06/2018 prot. 315		
ISTRUTTORIA: _____ _____ _____ _____				
_____ IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO			_____ IL DIRIGENTE COMPETENTE	
_____ IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA			_____ IL PRESIDENTE	

OGGETTO: Approvazione dello schema di “*Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra la Regione Lazio e Trenitalia S.p.A. anni 2018-2032*” e relativi allegati

LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta dell'Assessore Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità

VISTI

- lo Statuto della Regione Lazio, approvato con legge statutaria 11 novembre 2004, n. 1;
- la Legge Regionale 18 febbraio 2002, n. 6 recante “Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza ed al personale regionale” e s.m.i.;
- il Regolamento Regionale 6 settembre 2002, n. 1 e s.m.i., riguardante l'organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta regionale;

VISTI

- il Decreto Legislativo n. 422 del 19 novembre 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” - e successive modifiche ed integrazioni;
- la Legge Regionale 16 luglio 1998 n. 30 “Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale” e successive modificazioni ed integrazioni;
- il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 e s.m.i., relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e, in particolare:
 - l'articolo 5, paragrafo 6 che contempla la procedura di affidamento diretto per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto ferroviario;
 - l'articolo 4, paragrafo 4 che consente di estendere la durata dei ridetti contratti del 50% in ragione della significatività degli investimenti previsti a carico dell'operatore del servizio pubblico;
 - l'articolo 7, paragrafi 2 e 3 che stabiliscono forme di pubblicità notizia a carico dell'Autorità competente ad effettuare la procedura di affidamento diretto del contratto in oggetto esperibili, rispettivamente, un anno prima dell'aggiudicazione diretta ed entro un anno dalla conclusione di tale procedura;
- l'articolo 61 della Legge n. 99 del 23 luglio 2009 che ha stabilito che le Autorità competenti all'aggiudicazione dei contratti di servizio in materia di trasporto pubblico locale, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi della procedura di affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di cui al citato articolo 5, del ridetto Reg. CE 1370/2007;

- l'articolo 37 del decreto legge 6 giugno 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., che istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART);
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 17 giugno 2015 n. 49 che contiene le *“Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento”*;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'8 febbraio 2018 n. 16 che detta le *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015”*;

VISTI

- la deliberazione di Giunta regionale n. 171 del 21 marzo 2018 con la quale viene confermato l'incarico di Segretario Generale della Giunta regionale del Lazio al Dott. Andrea Tardiola;
- la deliberazione di Giunta regionale n. 203 del 24 aprile 2018, come modificata dalla deliberazione di Giunta regionale n. 252/2018, con la quale si è provveduto, tra l'altro, ad una parziale ridefinizione dell'assetto organizzativo delle strutture della Giunta regionale ed alla relativa rideterminazione delle competenze delle direzioni regionali;
- la deliberazione di Giunta regionale n. 272 del 5 giugno 2018 che ha conferito l'incarico di Direttore della Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità al Dott. Stefano Fermante;
- l'Atto di Organizzazione n. G11501 del 10/10/2016 con cui è stato conferito l'incarico all'Ing. Carlo Cecconi di Dirigente dell'Area *“Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi*;

PRESO ATTO che il Direttore incaricato non si è ancora insediato e che, pertanto, l'incarico risulta vacante;

RITENUTA l'adozione del presente atto indifferibile ed urgente;

VISTI

- la Legge Regionale 20 novembre 2001 n. 25 *“Norme in materia di programmazione, bilancio e contabilità della Regione”*;
- il Decreto Legislativo n. 118 del 23 giugno 2011, e successive modificazioni e integrazioni, recante disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42;
- il regolamento regionale 9 novembre 2017, n.26, recante *“Regolamento regionale di contabilità”*;
- la Legge Regionale n. 3 del 4 giugno 2018 *“Legge di stabilità regionale 2018”*;
- la Legge Regionale n. 4 n del 4 giugno 2018 *“Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2018-2020”*;

- la DGR n. 265 del 5 giugno 2018, concernente: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2018-2020. Approvazione del "Documento tecnico di accompagnamento", ripartito in titoli, tipologie e categorie per le entrate ed in missioni, programmi e macroaggregati per le spese.”;
- la Delibera di Giunta Regionale n. 266 del 5 giugno 2018 concernente “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2018-2020. Approvazione del “Bilancio finanziario gestionale”, ripartito in capitoli di entrata e di spesa».

CONSIDERATO

- che la legge n. 228 del 24 dicembre 2012 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013)" ha modificato l'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, istituendo il Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario ("Fondo Nazionale") che costituisce la quota prevalente per garantire la copertura finanziaria dei servizi di trasporto pubblico locale nelle Regioni a statuto ordinario;

VISTI

- la legge 27 dicembre 2006 n. 296 recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” (Legge Finanziaria 2007) che ha previsto, all'art. 1, comma 1031, l'istituzione, presso il Ministero dei Trasporti, attualmente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di un fondo per gli investimenti destinato all'acquisto di veicoli da adibirsi a servizi di trasporto pubblico locale per il quale è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009;
- la legge 24 dicembre 2007 n. 244 recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” ha previsto all'art. 1, comma 304, l'istituzione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di un fondo per la promozione ed il sostegno dello sviluppo del Trasporto Pubblico Locale, per il quale è autorizzata la spesa di 113 milioni di euro per l'anno 2008, 130 milioni di euro per l'anno 2009, 110 milioni di euro per l'anno 2010;
- la legge 6 agosto 2008, n. 133, di rifinanziamento del Fondo istituito con legge 244/2007, che ripartisce le risorse finanziarie per il triennio 2008-2010;
- le deliberazioni della Giunta regionale n. 683 del 26 settembre 2008 e n. 409 del 17 settembre 2010 che, conformemente alle citate leggi di finanziamento, hanno approvato gli schemi di Convenzione successivamente stipulati con il Ministero dei Trasporti, rispettivamente in data 3 novembre 2008, reg. cron. N. 13142 del 9 settembre 2010 e in data 14 dicembre 2010, reg. cron. N. 14028 del 9 maggio 2011;

VISTI gli atti statali conseguenti all'istituzione del Fondo Nazionale, e in particolare:

- il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 26 giugno 2013, n. 148, che prevede, in particolare, all'art. 2 la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario per il 90 per cento sulla base delle percentuali riportate nella tabella 1 allegata al medesimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri;

- l'articolo 27, comma 1, del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50 che ha previsto che, nelle more del riordino del sistema della fiscalità regionale, secondo i principi di cui all'articolo 119 della Costituzione, la dotazione del Fondo sia rideterminata nell'importo di euro 4.789.506.000,00 per l'anno 2017 ed euro 4.932.554.000,00 a decorrere dall'anno 2018;
- l'articolo 1, comma 79, del decreto legge 27 dicembre 2017, n. 205 che prevede che la dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario di cui al comma 1 del menzionato articolo 16-bis, sia incrementata di euro 500.000,00 per il 2018, di euro 2 milioni per il 2019 e di euro 1 milione per il 2020;
- l'art. 1, comma 74 della decreto legge 27 dicembre 2017, n. 205 che ha introdotto la lettera e-bis) al comma 2, dell'articolo 27 del D.L. n. 50 del 2017 prevedendo la destinazione annuale dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo, pari ad euro 1.233.263,50 per l'anno 2018, alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio ai sensi dell'art.1, comma 300 della legge
- lo schema di Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze per l'erogazione dell'anticipazione del 60% del Fondo Nazionale 2016, dal quale si desume lo stanziamento del Fondo Nazionale per l'anno 2016 nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pari a euro 4.850.776.600,00, e con cui è stata confermata la quota del 11,67% spettante alla Regione Lazio, pari a euro 566.085.629,22;
- lo schema di Decreto n. 408 del 10 agosto 2017 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze con cui si stabilisce le modalità e le procedure per l'utilizzo delle risorse stanziato sul Fondo ai sensi dell'articolo 1, comma 866, terzo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208. Le risorse, destinate esclusivamente all'acquisto di materiale rotabile ferroviario regionale o regionale metropolitano per le annualità 2019-2020-2021-2022, ammontano a 640 milioni di euro di cui è stata confermata la quota del 12,46% spettante alla Regione Lazio, pari a euro 79.716.167,94;

CONSIDERATO

- pertanto, che lo stanziamento per l'anno 2018 del Fondo di cui al citato comma 1 a valere sul capitolo 1315 iscritto nello stato di previsione del bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è pari ad euro 4.931.820.736,50;
- che la quota di accesso della Regione Lazio alle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, per l'annualità 2018 confermata al 11,67% per un importo totale pari ad € 575.543.479,95, risulta decurtata per un ammontare di € 50.929.870,42 risultando pertanto pari ad € 524.613.609,53
- che per il 2018 e sino al 2032, la copertura finanziaria del Contratto sarà data da: a livello statale, dal "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario" nelle regioni a statuto ordinario, istituito con l'art. 16 bis del D. Lgs. 95/2012, come sostituito dal comma 301 art. 1 della L. 228/2012 (Legge di stabilità 2013), dalla somma derivante dal D.M. 1° agosto 2001, di attuazione dell'art. 52 comma 11 della Legge 23.12.2000 n. 388, perdurante la vigenza di tale disposizione; a livello regionale dalle integrazioni, secondo le necessità, che dovranno essere eventualmente garantite con risorse regionali.

PREMESSO:

- che la Regione Lazio è titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale e che i servizi effettuati da Trenitalia S.p.A. sono stati regolamentati da specifici contratti di servizio;
- che con Deliberazione n. 976 del 17.12.2009 la Giunta della Regione Lazio ha approvato lo schema di “Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per gli anni 2009-2014” e relativi allegati;
- che in data 8 febbraio 2010 è stato stipulato il Contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 01/01/2009 – 31/12/2014 fra la Regione Lazio e Trenitalia SpA;
- che con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 34 del 28.01.2011 è stato approvato lo schema di Contratto di Servizio 2009-2014, sottoscritto il 1 febbraio 2011, novativo del suddetto Contratto di Servizio sottoscritto in data 08 febbraio 2010;
- che l’ultimo Contratto di Servizio, sottoscritto dalla Regione Lazio e da Trenitalia S.p.A. per il periodo 2009-2014, con scadenza in data 31/12/2014, prevede all’art. 4 comma 1 la possibilità di procedere al rinnovo per ulteriori sei anni;
- con nota prot. 715150/GR/02/00 del 23 dicembre 2014, la Regione Lazio ha chiesto a Trenitalia S.p.A. di proseguire il servizio, nelle more della sottoscrizione del nuovo Contratto di Servizio;
- che con la Delibera di Giunta Regionale n. 71 del 24/02/2015 è stato approvato lo schema d’ *“Intesa per la definizione dei principi per il rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale”*;
- che con la Delibera di Giunta Regionale n. 77 del 03/03/2015 è stato rettificato un errore materiale della Deliberazione di Giunta Regionale n. 71 del 24/02/2015;
- che in data 26/03/2015 è stata sottoscritta da Regione Lazio e Trenitalia SpA l’ *“Intesa per la definizione dei principi per il rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale”*, il cui schema è stato approvato con le Delibere di Giunta Regionale n. 71 del 24/02/2015 e n. 77 del 03/03/2015;
- che con Deliberazione n. 646 del 26.10.2016 la Giunta della Regione Lazio ha approvato lo schema di “Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per gli anni 2015-2020” e relativi allegati;
- che in data 28 ottobre 2016 è stato stipulato il Contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 01/01/2015 – 31/12/2020 fra la Regione Lazio e Trenitalia SpA;
- che in data 10 maggio 2017 è stato stipulato l’accordo integrativo e modificativo del contratto di servizio 2015-2020 tra Trenitalia e Regione Lazio che ha apportato Modifiche ed integrazioni al Contratto di Servizio 2015-2020 in particolare con la sostituzione integrale dell’art. 14 del Contratto di Servizio del 28 ottobre 2016;

CONSIDERATO:

- che l’articolo 4 del Contratto di Servizio 2015-2020 prevede che, in presenza anche di ulteriori investimenti da parte di Trenitalia, con positive ricadute sui livelli prestazionali e con conseguente impatto sul PEF, le Parti possano procedere alla sottoscrizione di un nuovo

contratto di servizio di diversa e più lunga durata, che non ecceda comunque il limite massimo previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 (art. 5.6 e art. 4.4);

- che in data 14 dicembre 2016 Trenitalia ha presentato una proposta commerciale contenente l'offerta delle condizioni in termini di qualità e 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 15 anni (2018-2032) di cui 10 ai sensi dell'art. 5 par. 6 e ulteriori cinque ai sensi dell'art. 4 par. 4 del Regolamento CE 1370/2007, in ragione della significatività dei nuovi investimenti previsti;
- che a fronte di una positiva valutazione della sopra citata proposta commerciale, con Deliberazione della Giunta Regionale n. 842 del 30.12.2016, la Regione ha deliberato di procedere all'affidamento diretto a Trenitalia dell'esercizio di trasporto pubblico ferroviario regionale dal 2018 per 120 mesi, successivamente rettificati a 180 mesi;
- che in data 3 gennaio 2017 (con rettifica a settembre 2017) la Regione ha proceduto, in ottemperanza agli obblighi di pubblicità previsti dall'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370, alla pubblicazione dell'avviso di pre-informazione (2017/S 001-000943) circa l'affidamento diretto a Trenitalia del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per la durata massima di dieci anni più ulteriori cinque anni;
- che l'articolo 7, par.2, del Regolamento CE impone, infatti, che in caso di aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, le Autorità competenti pubblichino determinate informazioni almeno un anno prima e un anno dopo l'aggiudicazione;
- che, in ogni caso, il concetto di aggiudicazione diretta non richiede (in assenza di diversa disposizione) una valutazione comparativa (si veda, Consiglio di Stato, 18 giugno 2015, n. 3112/15) e quanto esposto in termini generali trova, poi, uno specifico precedente confermativo con riguardo al settore del trasporto ferroviario, nella decisione del TAR Liguria (sentenza 27 giugno 2017, n. 612) secondo cui "l'avviso non risponde a finalità di sollecitazione nell'ambito di una procedura selettiva (che non avrà luogo), ma ad esigenze di pubblicità notizia, anche in vista dell'eventuale impugnazione della modalità di affidamento concretamente prescelta da parte di chi vi abbia interesse"; che, d'altro, canto qualora così non fosse l'affidamento diretto finirebbe con il costituire soltanto una mera variazione sul piano terminologico rispetto alla gara;
- che in data 25.10.2017, la società Arriva Rail Italia ha fatto pervenire alla regione una manifestazione di interesse relativamente al nuovo contratto di servizio per il periodo 2018-2032;
- che, con note n. 500850 del 5 ottobre 2017 e n. 656497 del 22 dicembre 2017, la regione - fermo quanto disposto dalla succitata delibera n. 842/16 in merito all'affidamento diretto a Trenitalia - ha ritenuto opportuno inviare ad Arriva la richiesta di formulare, seppure in linea generale, i contenuti di una possibile proposta; ciò, al fine di poter verificare l'eventuale sussistenza dei presupposti - ove fosse emersa per la regione una evidente particolare convenienza della proposta - per riconsiderare, in via di autotutela e sempre nell'ottica del miglior perseguimento dell'interesse pubblico, la decisione già assunta di procedere all'affidamento diretto a favore di Trenitalia;
- che Arriva, non ha trasmesso una proposta tecnico-economica relativa al servizio di cui trattasi entro il termine previsto per l'avvio della programmazione come peraltro comunicato alla società stessa con nota prot. n. 73777 del 8/02/2018;
- che con nota prot. TRNIT-DPR DTLZ\2017\0056348 del 23 novembre 2017 Trenitalia ha aggiornato la proposta commerciale anche a seguito di quanto emerso nell'ambito degli opportuni incontri di approfondimento che hanno consentito di definire nel dettaglio i contenuti delle prestazioni, in termini ancor meglio rispondenti agli obiettivi della Regione;

- che nel corso dell'anno 2017 i competenti uffici regionali, avvalendosi di apposito Gruppo di lavoro interdipartimentale e del supporto tecnico di AREMOL S.p.A. attraverso una società consulente competente in materia di fornitura di servizi ferroviari per tutto quanto concerne l'analisi gestionale dei processi di produzione industriale, la congruità delle voci di costo del Piano Economico Finanziario, l'individuazione di un meccanismo di gestione della dinamica del contratto; il gruppo di lavoro ha predisposto, a seguito di numerosi confronti con i tecnici di Trenitalia, la bozza del nuovo contratto di servizio e i relativi documenti tecnici che sono allegati alla presente deliberazione quali parti integranti e sostanziali, nonché l'istruttoria tecnica del Piano Economico Finanziario;
- che con nota prot. 0015143 dell'11 gennaio 2018 la Regione ha richiesto a Trenitalia ulteriori approfondimenti e dettagli su alcune tematiche chiedendo un aggiornamento del PEF che tenesse conto di alcune variazioni in ambito tariffario;
- che con nota prot. TRNIT-DPR DTLZ\P\2018\0001912 del 12 gennaio 2018 Trenitalia ha formalizzato tale proposta commerciale come sopra riformulata tenendo conto delle indicazioni in materia di obblighi tariffari e corredata da un documento esplicativo di dettaglio;
- che il Piano Economico Finanziario come sopra aggiornato e trasmesso da Trenitalia, assicura, in aggiunta al finanziamento dell'acquisto del nuovo materiale rotabile, progressivi incrementi dell'efficienza e prevede una maggiore efficacia in termini di:
 - efficienza in quanto è previsto il contenimento delle variazioni dei costi di produzione del servizio al di sotto del tasso di inflazione previsionale e, per alcuni processi, la loro riduzione in valore assoluto, anche beneficiando delle migliori prestazioni del nuovo materiale rotabile;
 - efficacia in quanto si desumono benefici finanziari derivanti dalla previsione dell'incremento del numero dei passeggeri trasportati;
 - ulteriore aumento degli standard di qualità della gestione del servizio di trasporto ferroviario rispetto al contratto operante fino al 31/12/2017;

CONSIDERATO INOLTRE:

- che è stata acquisita, al protocollo regionale n. 345951 in data 11 giugno 2018, l'analisi di "benchmark" circa i costi dei servizi di trasporto ferroviario regionale, svolta per conto di Trenitalia, dalla Società di Consulenza Brattle Group;
- che la regione, al fine di valutare la proposta presentata sugli aspetti economico-finanziari, si è avvalsa del supporto tecnico fornito da AREMOL S.p.A. che a sua volta ha utilizzato la Società Gruppo Class S.p.A. che ha trasmesso la relazione del 15 giugno 2018 di analisi sul Piano Economico Finanziario (PEF) previsto dal nuovo Contratto;
- che in particolare dagli studi sopra richiamati è emerso che la proposta contrattuale di Trenitalia, dal punto di vista dell'analisi del PEF, presenta aspetti positivi sia per l'utenza che per la Regione: rinnovo del parco rotabile; aumento dell'offerta di posti Km; recupero di efficienza pari al 16% nel periodo contrattuale; miglioramento del rapporto tra ricavi operativi e costi operativi;

CONSIDERATO

- che in data 26 ottobre 2016 l'Autorità Garante della concorrenza e del Mercato (AGCM) aveva formulato alcuni specifici rilievi in merito all'affidamento diretto dei contratti di servizio regionale;
- che a tale segnalazione il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) ha risposto con nota prot. DAR 0020179 P-4.23.2.13 del 10.11.2016, affermando di non condividere le

considerazioni espresse nella Segnalazione in quanto l'Autorità non sembra tener conto, tra le varie, che la scelta dell'affidamento diretto è stata considerata valida dal legislatore europeo proprio in ragione del riconoscimento al committente pubblico della facoltà di valutare discrezionalmente e con piena flessibilità il modello di gestione ritenuto più rispondente ad un'offerta adeguata per qualità e volume; che vi è un insieme di norme che oltre ad evitare il rischio della sovra compensazione del gestore prescrivono incentivi di efficienza e qualità a cui il gestore deve conformarsi; e che, infine ma non ultimo, l'affidamento diretto per servizi ferroviari è consentito dall'art. 5 e dall'art. 8 del Regolamento per cui le negoziazioni in corso tra Trenitalia e Regioni per la sottoscrizione di nuovi contratti di servizi di durata di dieci anni (estendibili per altri cinque) sono ovviamente compatibili con il quadro normativo e regolatorio di riferimento;

- che obiettivo primario della Regione Lazio, condiviso da Trenitalia, è quello di valorizzare al massimo il trasporto ferroviario, asse portante del sistema regionale di trasporto pubblico locale e di perseguire, pertanto, ulteriori miglioramenti nella qualità dell'offerta, in particolare nella puntualità, nella regolarità, nella composizione e nell'efficienza del materiale rotabile, nell'informazione in tempo reale e garantire, così, la più elevata qualità possibile del servizio ed una più adeguata tutela del cittadino – utente;
- che con Comunicazione n. 2014/C92/01 la Commissione Europea ha chiarito che "L'aggiudicazione da parte di un'autorità di contratti per la fornitura di servizi di interesse generale a una terza parte deve rispettare i principi generali del trattato, quali trasparenza e parità di trattamento. I contratti aggiudicati direttamente a norma dell'art. 5, paragrafo 6, non sono esentati dal rispetto dei citati principi del trattato. Per questo motivo il regolamento (CE) n. 1370/2007 impone, segnatamente all'art. 7, paragrafi 2 e 3 che, in caso di aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, le autorità competenti pubblichino determinate informazioni almeno un anno prima e un anno dopo l'aggiudicazione";
- che in data 25 ottobre 2017, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) hanno deliberato un Atto di Segnalazione congiunta in merito alle procedure per l'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico regionale ferroviario da adottare specie in presenza di manifestazioni di interesse da parte di soggetti diversi rispetto al potenziale affidatario inizialmente prescelto, invitando gli Enti Affidanti al rispetto di obblighi informativi e motivazionali sia in merito alla scelta della procedura che alla scelta dell'affidatario ed invitando a compiere una valutazione comparativa laddove vi siano più manifestazioni di interesse;
- che allo stato, quindi, il quadro normativo di riferimento in merito alla possibilità dell'affidamento diretto non è sostanzialmente cambiato rispetto a quanto consentito e ribadito anche nella nota del MIT;
- infatti, che l'affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia costituisce una modalità ordinaria di affidamento, alternativa alla gara, che può essere discrezionalmente prescelta dall'autorità competente (Regolamento 1370/2007 art 5 paragrafo 6, nonché considerando 26 del medesimo Regolamento), e che trova l'unico limite nell'assenza, nel singolo ordinamento nazionale, di un espresso divieto (cosa che nell'ordinamento italiano non esiste atteso che la Legge 99/2009, art. 61, espressamente consente).
- che d'altro lato l'affidamento diretto non è incompatibile neppure con le regole contenute nel "IV pacchetto ferroviario" (Regolamento (UE) 2016/2338 del 14 dicembre 2016 e Direttiva (UE) 2016/2370 del 14 dicembre 2016), complesso normativo esplicitamente volto ad

incrementare l'apertura della concorrenza del mercato dei servizi ferroviari, in quanto, da un lato non costituisce di per sé una limitazione dell'accessibilità all'infrastruttura da parte di altri operatori e dall'altro perché l'affidamento diretto, in base al regolamento (UE) 2016/2338 continua ad essere ammesso come modalità ordinaria di aggiudicazione (fino al 25 dicembre 2023) e, oltre tale soglia temporale, come ulteriore fattispecie derogatoria di affidamento diretto laddove giustificata "dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati" e per cui l'affidamento "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 aggiudicato in precedenza";

- che l'indicata previsione ha trovato concretezza nella presentazione, come più sopra evidenziato, in data 4 novembre 2016 da parte di Trenitalia SpA di una specifica proposta commerciale contenente l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio migliorative rispetto a quanto previsto nell'Atto di proroga e tali da giustificare la scelta della procedura di affidamento diretto mediante la stipula di un nuovo Contratto di servizio per il periodo di 15 anni (2018-2032), di cui dieci ai sensi dell'articolo 5 par. 6 e ulteriori cinque ai sensi dell'articolo 4 par. 4 del Regolamento 1370/2007, in ragione della significatività dei nuovi investimenti previsti;
- che il confronto con la società Trenitalia SpA finalizzato a sviluppare la negoziazione sul nuovo Contratto di Servizio, ha portato alla presentazione di una proposta contrattuale acquisita al protocollo regionale in data 6 giugno 2018 con n. 336750;

CONSIDERATO inoltre che:

La proposta presentata da Trenitalia SpA consente in via prioritaria:

- l'introduzione del monitoraggio e della verifica delle previsioni iniziali attraverso il confronto annuale del PEF con il consuntivo della gestione risultante dal Conto Economico Regionale (CER), finalizzato al riequilibrio, in caso di scostamento, mediante appositi correttivi, al fine di evitare sovracompensazioni;
- la previsione di standard di qualità del servizio aggiornati rispetto a quelli previsti dal precedente contratto di servizio e finalizzati ad un ulteriore miglioramento delle prestazioni, misurabili e crescenti negli anni;
- il potenziamento e miglioramento dell'attuale sistema di monitoraggio sulla quantità e qualità del servizio offerto, mediante integrazione del sistema di incentivazione e di penalizzazione e tenendo conto della customer satisfaction;
- l'acquisizione di nuovo materiale rotabile per complessivi 72 nuovi treni a cui si aggiungono 2 locomotive diesel per il servizio di soccorso in termini di tempi significativamente brevi (2020-2023) con immissione in circolazione di ben 12 treni già a partire dal 2020;
- l'acquisizione di nuovo materiale rotabile in numero quantitativamente significativo e qualitativamente di elevato livello prestazionale e con ridotte esigenze manutentive;
- i significativi investimenti per il revamping della flotta dei treni inerenti: installazione di sistemi antincendio, implementazioni dei sistemi di telediagnostica, upgrade della videosorveglianza, reingegnerizzazione del sistema di trazione TAF e modifica delle toilette;
- la conseguente riduzione dell'età media del materiale rotabile circolante nel Lazio che passerebbe dai 14 anni attuali ai 6 anni nel 2023;

- l'ulteriore miglioramento degli standard qualitativi del servizio, quali puntualità, regolarità, composizione, accessibilità alle persone con ridotta mobilità, disponibilità di nuove tecnologie a bordo treno (quali wi-fi, people counter e videosorveglianza);
- l'aumento della produzione previsto nel periodo 2018-2032 è pari al 2,9% con un incremento di 180.000 treni*km già nel 2019 e 350.000 treni*km nel 2022, in coerenza con quanto previsto nel vigente Accordo Quadro RFI - Regione Lazio;
- i significativi investimenti sugli impianti di manutenzione di Roma Smistamento e sullo sviluppo di un nuovo impianto di manutenzione;
- la messa a disposizione dell'intera flotta a fine contratto, elemento di assoluta rilevanza in ordine all'effettiva esperibilità di una futura gara per l'affidamento del servizio;
- il conseguimento degli obiettivi generali della politica dei trasporti regionale e nazionale attraverso un'azione spinta congiunta di marketing da parte di Trenitalia e della Regione volta ad aumentare l'utilizzo del trasporto su mezzo pubblico ferroviario.

CONSIDERATO pertanto

- che come risulta, tra l'altro, anche dai dati di *customer satisfaction*, Trenitalia ha ulteriormente confermato alti livelli di regolarità già dimostrati in passato (puntualità standard 5 minuti anno 2017 pari a 92.3%);
- che, in definitiva, ferma la dimostrata convenienza sul piano economico, nel rispetto del principio di economicità dell'azione amministrativa, la proposta ed in particolare il volume degli investimenti previsti, consentirà la messa in esercizio di nuovi rotabili già a partire dal 2020 ed il rinnovo pressoché integrale della flotta già a partire dal 2023, anno in cui l'età media complessiva della stessa sarà abbattuta dagli attuali 14 a 6 anni;
- che, al fine di garantire il rinnovo della flotta nei termini sovra indicati, Trenitalia si avvarrà di appositi contratti attuativi a valere su accordi quadro già sottoscritti, a condizioni economiche particolarmente vantaggiose, in esito a procedure concorsuali gestite in conformità alla disciplina europea e nazionale in tema di contratti pubblici, che consente a Trenitalia di acquistare da subito nuovi treni elettrici di ultima generazione; pertanto, i tempi di consegna dei rotabili sono inevitabilmente influenzati dagli impegni di consegna dei nuovi treni anche ad altre regioni, in attuazione dei contratti di servizio in corso di sottoscrizione;
- che, in nessun caso, l'obiettivo indicato al precedente punto, in base ad ogni ragionevole valutazione, sembra poter essere perseguito ricorrendo a forme di confronto concorrenziale considerati sia i tempi per lo svolgimento del confronto medesimo, sia le difficoltà e le tempistiche di approvvigionamento di nuovi treni, anche in considerazione del rischio che la capacità produttiva delle imprese che hanno sottoscritto con Trenitalia gli accordi quadro possa essere *medio tempore* saturata da eventuali ordinativi relativi ad altre regioni in attuazione di contratti di servizio attualmente in corso di formalizzazione;
- che la proposta così come formulata, in virtù del previsto incremento dei passeggeri, consentirà anche una progressiva inversione del rapporto tra corrispettivi regionali con conseguenti minori oneri a carico della regione, a parità di produzione;
- che la proposta così formulata appare certamente idonea all'efficace perseguimento dell'interesse pubblico individuato dalla Regione nell'obiettivo primario di valorizzare al

massimo il ricorso al trasporto ferroviario, asse portante del sistema regionale di trasporto pubblico locale, anche alla luce dei suoi vantaggi sotto il profilo ambientale, e di perseguire, pertanto, ulteriori miglioramenti nella qualità dell'offerta;

- che, per ragioni di corretta contabilizzazione delle prestazioni eseguite, si rende opportuno fissare la decorrenza del contratto alla data 10/1/2018 (come da avviso di pre-informazione 2017/S 001-000943);
- che, in attuazione della delibera n. 842/16, si rende pertanto necessario approvare l'allegato schema di Contratto di Servizio per il periodo 2018-2032 e relativi allegati, che, come sopra evidenziato, garantisce un ingente miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza in termini di costi anche rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza e costituisce strumento imprescindibile per la gestione del servizio e per il perseguimento degli obiettivi sopra descritti;

CONSIDERATO

- che la copertura finanziaria dell'importo del corrispettivo contrattuale, Iva inclusa, necessario per l'espletamento dei servizi di trasporto affidati per gli esercizi compresi nel triennio 2018-2020 è garantita dal citato bilancio di previsione nell'ambito degli stanziamenti dei capitoli D41922 e D41907, così come di seguito indicato;

<i>capitolo</i>	<i>Miss.</i>	<i>Progr</i>	<i>Aggregato IV livello</i>	<i>Denominazione capitolo</i>	<i>Esercizio 2018</i>	<i>Esercizio 2019</i>	<i>Esercizio 2020</i>	<i>Totale triennio</i>
D41922	10	02	1.03.02.15	ARMO - spese per il trasporto pubblico (parte corrente)- Contratti di servizio pubblico	1.650.000,00	-	-	1.650.000,00
D41907	10	01	1.03.02.15	ARMO – spese per il trasporto pubblico (parte corrente)- contratti di servizio pubblico	250.030.000,00	253.000.000,00	255.200.000,00	758.230.000,00

precisando che con riferimento al capitolo D41907, l'importo di euro 250.030.000,00 per l'anno 2018 trova copertura negli impegni nn. 23004-23005/2018, l'importo di euro 253.000.000,00 per l'annualità 2019 trova copertura nell'impegno n. 19732/2018 e l'importo di euro 255.200.000,00 per l'annualità 2020 trova copertura nell'impegno n. 19733/2018;

- che le somme già liquidate ad oggi a Trenitalia per i servizi ferroviari svolti in virtù del contratto di servizio 2015-2020, a valere sull'annualità 2018, sono da considerarsi acconto sul corrispettivo del nuovo contratto 2018-2032;
- che la copertura degli ulteriori oneri derivanti dall'esecuzione del contratto di servizio nel suo periodo di vigenza, così come individuati nell'allegato n. 4 – PEF 2021_2032, sarà data a livello statale, dal "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario" nelle regioni a statuto ordinario, istituito con l'art. 16 bis del D. Lgs. 95/2012, come sostituito dal comma 301 art. 1 della L. 228/2012 (Legge di stabilità 2013), dalla somma derivante dal D.M. 1 agosto 2001, di attuazione

dell'art. 52 comma 11 della Legge 23.12.2000 n. 388, perdurante la vigenza di tale disposizione;

- che nel Piano Investimenti per il periodo 2018-2022 (allegato 7 al Contratto), è indicato l'importo di € 149.056.883,58 al netto dell'iva del 10% e non l'importo comprensivo dell'iva pari a € 156.303.807,94. Infatti, nella redazione di detto Piano, non si è tenuto conto dell'importo di € 7.246.924,36, quale quota iva 10% sul solo importo di € 72.469.243,58 (risorse finanziarie attribuite con il DM 408/2017 pari a complessivi € 79.716.167,94).
- pertanto che le risorse finanziarie di competenza della Regione Lazio, necessarie per la copertura del Piano degli Investimenti per il periodo 2018-2022, sono ripartite sui seguenti capitoli del bilancio di previsione 2018-2020 della Regione oltre alle risorse attribuite alla regione dal Decreto Ministeriale 408/2017 per il periodo 2019-2022, di cui alla delibera di variazione di bilancio n. 311 del 19.06.2018, come di seguito indicato:

<i>capitolo</i>	<i>Miss.</i>	<i>Progr</i>	<i>Aggregato IV livello</i>	<i>Esercizio 2018</i>	<i>Esercizio 2019</i>	<i>Esercizio 2020</i>	<i>Esercizio 2021</i>	<i>Esercizio 2022</i>	<i>Totale periodo</i>
D44124	10	01	2.02.01.01	23.512.225,00	-	-	-	-	23.512.225,00
D44540	10	01	2.02.01.01	7.837.408,33	-	-	-	-	7.837.408,33
D44125	10	01	2.02.01.01	14.747.045,00	-	-	-	-	14.747.045,00
D44541	10	01	2.02.01.01	4.915.681,67	-	-	-	-	4.915.681,67
D44542	10	01	2.02.01.01	7.605.774,90	17.987.640,00	-	-	-	25.593.414,90
D44129	10	01	2.02.01.01	3.078.000,00	6.156.000,00	1.363.636,00	-	-	10.597.636,00
D44546	10	01	2.02.01.01	2.052.000,00	4.104.000,00	909.090,67	-	-	7.065.090,67
D44130	10	01	2.02.01.01	-	26.156.867,61	26.156.867,61	16.192.346,61	11.210.086,11	79.716.167,94
Totale				63.748.134,90	54.404.507,61	28.429.594,28	16.192.346,61	11.210.086,11	173.984.669,51

- che, quota parte delle risorse destinate alla copertura del Piano degli Investimenti per il periodo 2018-2022, individuate nel precedente punto, risultano già oggetto di impegno formale e, pertanto, ripartite in conto residui e in conto competenza così come di seguito specificato:

<i>capitolo</i>	<i>Residui</i>	<i>Impegni</i>	<i>Competenza 2018</i>	<i>Impegni</i>	<i>Totale impegnato</i>	<i>Importo ancora da impegnare</i>
D44124	7.762.225,74	n. 36373/2016	15.749.999,26	n. 11528/2018	23.512.225,00	0,00
D44125	2.250.000,00	n. 36374/2016	12.497.045,00	n. 11529/2018	14.747.045,00	0,00
D44540			7.837.408,33	n. 11544/2018 per € 2.587.408,58 n. 11545/2018 per € 3.000.000,00 n. 11546/2018 per € 1.855.774,67	7.443.183,25	394.225,08
D44541			4.915.681,67	n. 11547/2018 per € 750.000,00 n. 11548/2018 per € 1.000.000,00 n. 11549/2018 per € 3.165.681,67	4.915.681,67	0,00
D44542			7.605.774,90	n. 19800/2018	7.605.774,90	0,00

CONSIDERATO che, come si evince dal prospetto sopra indicato, le risorse finanziarie di competenza regionale, già stanziata sui capitoli del bilancio di previsione della Regione Lazio oltre a quelle assegnate con il DM n. 408/2017 per un importo complessivo di € 173.984.669,51, sono sufficienti a garantire la copertura del Piano di Investimenti (allegato 7 al Contratto di Servizio), che prevede un importo pari ad € 156.321.942,85;

RITENUTO, per quanto sopra esposto, che si rende, pertanto, necessario approvare l'allegato schema di Contratto di Servizio, e i relativi allegati per il periodo 2018-2032, strumento imprescindibile per la gestione del servizio e per il perseguimento degli obiettivi sopra descritti;

DELIBERA

per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente riportate,

- 1) di approvare lo schema di *“Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra la Regione Lazio e Trenitalia S.p.A. anni 2018-2032”* e i relativi allegati;
- 2) che la copertura finanziaria dell'importo del corrispettivo contrattuale, Iva inclusa, necessario per l'espletamento dei servizi di trasporto affidati per gli esercizi compresi nel triennio 2018-2020 è garantita dal citato bilancio di previsione nell'ambito degli stanziamenti dei capitoli D41922 e D41907, così come di seguito indicato;

<i>capitolo</i>	<i>Miss.</i>	<i>Progr</i>	<i>Aggregato IV livello</i>	<i>Denominazione capitolo</i>	<i>Esercizio 2018</i>	<i>Esercizio 2019</i>	<i>Esercizio 2020</i>	<i>Totale triennio</i>
D41922	10	02	1.03.02.15	ARMO - spese per il trasporto pubblico (parte corrente)- Contratti di servizio pubblico	1.650.000,00	-	-	1.650.000,00
D41907	10	01	1.03.02.15	ARMO – spese per il trasporto pubblico (parte corrente)- contratti di servizio pubblico	250.030.000,00	253.000.000,00	255.200.000,00	758.230.000,00

3) che la copertura degli ulteriori oneri derivanti dall'esecuzione del contratto di servizio nel suo periodo di vigenza, così come individuati nell'allegato n. 4 – PEF 2021_2032 - sarà data a livello statale, dal "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario" nelle regioni a statuto ordinario, istituito con l'art. 16 bis del D. Lgs. 95/2012, come sostituito dal comma 301 art. 1 della L. 228/2012 (Legge di stabilità 2013),

4) che le risorse finanziarie di competenza della Regione Lazio, necessarie per la copertura del Piano degli Investimenti per il periodo 2018-2022, sono ripartite sui seguenti capitoli del bilancio della Regione come di seguito indicato:

<i>capitolo</i>	<i>Miss.</i>	<i>Progr</i>	<i>Aggregato IV livello</i>	<i>Esercizio 2018</i>	<i>Esercizio 2019</i>	<i>Esercizio 2020</i>	<i>Esercizio 2021</i>	<i>Esercizio 2022</i>	<i>Totale periodo</i>
D44124	10	01	2.02.01.01	23.512.225,00	-	-	-	-	23.512.225,00
D44540	10	01	2.02.01.01	7.837.408,33	-	-	-	-	7.837.408,33
D44125	10	01	2.02.01.01	14.747.045,00	-	-	-	-	14.747.045,00
D44541	10	01	2.02.01.01	4.915.681,67	-	-	-	-	4.915.681,67
D44542	10	01	2.02.01.01	7.605.774,90	17.987.640,00	-	-	-	25.593.414,90
D44129	10	01	2.02.01.01	3.078.000,00	6.156.000,00	1.363.636,00	-	-	10.597.636,00
D44546	10	01	2.02.01.01	2.052.000,00	4.104.000,00	909.090,67	-	-	7.065.090,67
D44130	10	01	2.02.01.01	-	26.156.867,61	26.156.867,61	16.192.346,61	11.210.086,11	79.716.167,94
Totale				63.748.134,90	54.404.507,61	28.429.594,28	16.192.346,61	11.210.086,11	173.984.669,51

5) di autorizzare il Direttore della Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità alla sottoscrizione del contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra la Regione Lazio e Trenitalia S.p.A. anni 2018-2032” e relativi allegati secondo lo schema allegato e parte integrante della presente deliberazione;

La presente deliberazione è pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio.