



**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**

**REDATA IN CONFORMITÀ AL D.L. 18 OTTOBRE 2012, N. 179 -
CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA LEGGE 17
DICEMBRE 2012, N. 221 - ED AI SENSI DELL'ARTICOLO 5
PARAGRAFO 6 DEL REGOLAMENTO CE 1370/2007**

**Affidamento diretto dei servizi ferroviari interregionali, c.d. indivisi,
sulla direttrice Brennero-Bologna**

INDICE

1. Premessa	3
2. Normativa di riferimento	4
2.1 Normativa comunitaria	4
2.2 Normativa nazionale	5
3. Quadro di riferimento specifico: i servizi indivisi dal 2001 alla devoluzione	6
4. I servizi indivisi Brennero – Bologna: situazione attuale.....	8
4.1 I servizi: caratteristiche dell’offerta	8
4.2 Gli standard di qualità	8
4.2.1 <i>Puntualità</i>	9
4.2.2 <i>Regolarità</i>	9
4.2.3 <i>Pulizia</i>	9
4.3 Le frequentazioni	9
5. I servizi indivisi Brennero – Bologna: nuovo affidamento.....	10
5.1 Il perimetro dei servizi	10
5.2 I territori serviti	10
5.2.1 <i>Provincia Autonoma di Bolzano</i>	11
5.2.2 <i>Provincia Autonoma di Trento</i>	11
5.2.3 <i>Regione Veneto</i>	11
5.2.4 <i>Regione Emilia-Romagna</i>	12
5.3 Sistemi tariffari.....	12
5.4 Investimenti	12
6. I servizi indivisi Brennero – Bologna: motivazioni della scelta dell’affidamento.....	12
6.1 Verso la clientela	12
6.2 Verso il committente	13
7. Conclusioni	14

1. Premessa

L'art. 1, comma 683, della Legge 30 dicembre 2020 n. 178 recante “*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023*” ha disposto il trasferimento alla Regione del Veneto delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi ferroviari interregionali, c.d. indivisi, sulla direttrice Bologna-Brennero attualmente svolti dallo Stato.

Il comma 684 del medesimo articolo ha previsto, inoltre, che la Regione del Veneto, entro il 31 dicembre 2021, proceda all'affidamento dei servizi summenzionati e alla sottoscrizione del relativo Contratto di Servizio.

Con Legge Regionale n. 25 del 30 ottobre 1998, in attuazione del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e in armonia con la normativa comunitaria, la Regione del Veneto ha disciplinato il trasporto pubblico regionale e locale individuando l'ambito territoriale ottimale del servizio Trasporto Pubblico Locale (di seguito anche “TPL”) coincidente con l'intero territorio regionale e stabilendo, all'art. 22, le modalità per l'affidamento dei servizi.

Con successiva Legge Regionale n. 40 del 14 novembre 2018 la Regione del Veneto, intendendo razionalizzare e riorganizzare il settore della gestione delle infrastrutture ferroviarie realizzando, anche, la necessaria separazione tra la gestione del servizio ferroviario e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria richiesta dal D. Lgs. n. 112/2015 di attuazione della direttiva 2012/34/UE, ha affidato ad Infrastrutture Venete S.r.l., tra le altre, le funzioni di:

- progettazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale su ferrovia (art. 3, comma 2, lett. b);
- affidamento, regolazione e controllo dei servizi di trasporto pubblico ferroviario locale e regionale, conformemente alla normativa nazionale e comunitaria (art. 3, comma 2, lett. g).

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1480 del 02 novembre 2021 la Regione del Veneto ha approvato il testo di Accordo di programma per l'attuazione del citato trasferimento di funzioni e competenze, condiviso con le Direzioni Generali del MIMS e del MEF e ha, altresì, fornito specifici indirizzi operativi alla Società Infrastrutture Venete S.r.l. in forza della su citata Legge Regionale n. 40 del 14 novembre 2018 attraverso estensione degli atti di delega interorganica di cui al D.G.R. n.1854/2019.

La presente relazione è redatta in conformità al D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 “*Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese*”, convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221, che, all'articolo 34, comma 20, prevede che “*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”.

L'art. 13, comma 25-bis, D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 febbraio 2014, n. 9 prevede che *“Gli enti locali sono tenuti ad inviare le relazioni di cui all'articolo 34, commi 20 e 21, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, che provvederà a pubblicarle nel proprio portale telematico contenente dati concernenti l'applicazione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica sul territorio”.*

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

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

“Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza. Tale relazione comprende la data di inizio e la durata dei contratti di servizio pubblico, gli operatori del servizio pubblico prescelti e le compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione distingue i trasporti mediante autobus dai trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi”.

2. Normativa di riferimento

2.1 Normativa comunitaria

La disciplina in materia di trasporto pubblico locale ferroviario (di seguito anche “TPL”) ha risentito in maniera significativa delle vicende che hanno caratterizzato il rapporto tra la normativa di settore e la normativa generale nel corso degli ultimi anni, ed oggi risulta composta da norme di fonti sia comunitaria che nazionale che regionale.

Per quanto attiene la disciplina comunitaria, la materia è essenzialmente normata dal Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338 adottato nell'ambito del c.d. *“quarto pacchetto ferroviario”*.

Tale Regolamento prevede:

- la gara quale modalità ordinaria di affidamento dei servizi di trasporto (articolo 5 paragrafo 3), per un periodo massimo di 10 anni per i servizi di passeggeri su gomma e di 15 per i servizi di passeggeri

su rotaia (articolo 4 paragrafo 3) prorogabile del 50% se l'operatore fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme di beni necessari per la fornitura dei servizi (articolo 4 paragrafo 4);

- la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale (articolo 5 paragrafo 6). Tali contratti, in deroga all'articolo 4 paragrafo 3, hanno una durata non superiore a 10 anni salvo i casi in cui si applica l'articolo 4 paragrafo 4.
- in caso di aggiudicazione diretta, la pubblicazione sulla GUUE, da parte delle autorità competenti almeno un anno prima, delle seguenti informazioni minime:
 - a. nome e indirizzo dell'autorità competente;
 - b. tipo di aggiudicazione prevista;
 - c. servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione (articolo 7 paragrafo 2).
- l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto (articolo 8 paragrafo 2).

2.2 Normativa nazionale

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

A livello statale il settore TPL è principalmente regolato dal D. Lgs. 19.11.1997 n. 422 e s.m.i. (*Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59*).

Tale Decreto ha compiutamente realizzato la riforma dell'assetto istituzionale del settore, prevedendo il 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 con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, fissando i criteri di organizzazione dei servizi.

Il Decreto, che nel corso degli anni ha subito successive modifiche ed integrazioni, in particolare prevede, all'articolo 17, che gli Enti competenti definiscano obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi.

Costituiscono altresì provvedimenti di particolare rilievo per la materia:

- Legge 23 luglio 2009, n. 99 - Articolo 61 "*ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*" prevede che "*al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale*

e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007.";

- Articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 217 e successive modificazioni, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) le cui misure regolatorie contribuiscono alla definizione di quel sistema di regole multi-livello e integrato che è il settore dei trasporti di pubblica utilità. Si richiamano le principali Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART):
 - n. 49 del 17 giugno 2015, recante "*Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici*";
 - n. 48 del 30 marzo 2017 Atto di regolazione recante la "*Definizione delle metodologie e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*";
 - n. 16 del 8 febbraio 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*";
 - n. 106 del 25 ottemperanza 2018 Atto di regolazione recante "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*";
 - n. 120 del 29 novembre 2018 Atto di regolazione recante "*Misure e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni di servizio di trasporto ferroviario regionale*";
 - n. 154 del 28 novembre 2019 Atto di regolazione recante "*Conclusioni del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n.49/2015, avviato con delibera n.129/2017*".
- Decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221 e in particolare gli articoli 34 commi 20 e 21 e 34-octies;
- Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, 96 – Articolo 27 "*Misure sul trasporto pubblico locale*";
- D.M. Trasporti 28 marzo 2018, n. 157 che, in attuazione dell'articolo 1 della Legge 27 dicembre 2013, n. 147, definisce i costi standard per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e l'applicazione degli stessi.

3. Quadro di riferimento specifico: i servizi indivisi dal 2001 alla devoluzione

Con l'emanazione del D. Lgs. n. 422/1997 e s.m.i., a far data dall'anno 2001, le Regioni a statuto ordinario sono risultate titolari delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale.

Erano rimasti nel perimetro dei servizi di interesse statale i servizi delle Regioni a Statuto speciale e i cosiddetti servizi Indivisi, che svolgevano (e svolgono) una funzione collegamento con le altre regioni al fine della riduzione dell'isolamento delle regioni periferiche/di confine – in particolare nel Nord Est italiano Friuli Venezia Giulia e province autonome di Trento e Bolzano – al fine di favorire una maggiore coesione territoriale ed una migliore soddisfazione della domanda di mobilità con l'integrazione dei servizi interregionali.

Detti servizi, che non sono rientrati fra i servizi ferroviari di cui all'art. 1, comma 3, del D. Lgs n. 422 del 19 novembre 1997, sono attualmente svolti ai sensi del “*Contratto di servizio pubblico 2004-2005 relativo ai servizi ferroviari viaggiatori sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico*” (di seguito “Contratto”) stipulato in data 6 marzo 2006 fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia. Il Contratto aveva ad oggetto, oltre ad alcuni servizi di media e lunga percorrenza (successivamente oggetto di autonoma contrattualizzazione con i Ministeri), i servizi di trasporto regionale nelle Regioni a Statuto Speciale e nelle Province Autonome di Trento e Bolzano, nonché i servizi interregionali nelle Regioni del Nord Est italiano (Emilia Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia e Province Autonome di Trento e Bolzano) denominati “Indivisi”.

Dal 2005 ad oggi si è proceduto in regime di continuità, in ragione del fatto che il Contratto 2004-2005 all'art. 13 prevede una clausola di continuità in virtù della quale Trenitalia è autorizzata a proseguire i servizi oltre la scadenza prevista, fino alla stipulazione del successivo contratto di servizio o fino alla comunicazione da parte del Ministero di cessazione degli obblighi di servizio.

Pertanto, i servizi di trasporto pubblico locale ferroviario delle Regioni a Statuto Speciale e Province Autonome, fino al trasferimento di funzioni e compiti da parte dello Stato, nonché i servizi Indivisi sono stati ricompresi nella regolamentazione del Contratto stipulato in data 6 marzo 2006.

Dal 2015 restano nell'alveo del citato Contratto i soli servizi cosiddetti Indivisi, per complessivi circa 3,8 mln di treni*km annui, essendosi compiuto il trasferimento dei servizi regionali alle Regioni a Statuto Speciale e alle Province Autonome, tra il 2009 e il 2014.

Tale riduzione del perimetro contrattuale era già prevista all'art. 2 comma 7 del citato Contratto di Servizio 2004-2005 che prevedeva, in caso di sopravvenuta attuazione del DL 19 novembre 1997 n 422, la decadenza e la cessazione degli effetti del Contratto limitatamente alla quota parte dei servizi, e ai relativi diritti ed obblighi, la cui competenza fosse stata trasferita alle regioni a statuto speciale o alle province autonome.

L'art. 1, comma 683 della **Legge 30 dicembre 2020, n. 178** recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023", ha disposto il trasferimento

alla Regione del Veneto delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi ferroviari interregionali (cosiddetti "indivisi") sulla direttrice Bologna-Brennero, attualmente svolti dallo Stato, prevedendo che la regolamentazione del passaggio di competenze avvenga mediante la preventiva sottoscrizione di apposito accordo di programma.

A seguito delle funzioni delegate dalla Regione del Veneto alla Società regionale Infrastrutture Venete S.r.l., ai sensi della Legge regionale Veneto n. 40/2018, rilevata la sussistenza di un interesse pubblico reciproco a collaborare tra le amministrazioni coinvolte, attraverso specifiche interlocuzioni della Direzione Infrastrutture e Trasporti della Regione del Veneto con le competenti Direzioni Generali del MIMS e del MEF, alla presenza della Società regionale Infrastrutture Venete S.r.l., è stato definito un testo condiviso di Accordo di programma per l'attuazione del citato trasferimento di funzioni e competenze, redatto ai sensi dell'art 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i. , la cui versione definitiva è stata trasmessa dal MIMS in data 11/10/2021, e approvato con Deliberazione della Giunta Regionale Veneto n. 1480 del 02 novembre 2021.

L'Accordo di Programma è stato quindi sottoscritto nel dicembre 2021 e comunicato alla Regione Veneto con nota del MIMS prot. n. 92 02 in data 29/12/2021.

4. I servizi indivisi Brennero – Bologna: situazione attuale

4.1 I servizi: caratteristiche dell'offerta

L'offerta è caratterizzata da un servizio di tipo Regionale Veloce e prevede una produzione pari a circa 1.536.000 Treni*Km annui, per 14 treni nei giorni lavorativi.

L'offerta è strutturata sostanzialmente su due relazioni:

- **Brennero/Bolzano – Bologna:** viene svolto un servizio cadenzato biorario per un'offerta complessiva di 10 treni giorno con velocità commerciale media pari a 72,45 Km/h per circa 1.220.000 treni*km annui;
- **Brennero – Verona:** viene svolto un servizio per un'offerta complessiva di 4 treni giorno con velocità commerciale media pari a 75,81 Km/h per circa 316.000 treni*km annui.

Il servizio è attualmente svolto con convogli composti da locomotive E464 e da 7 carrozze di tipo Media Distanza, per complessivi 8.190 posti a sedere offerti nel giorno medio.

4.2 Gli standard di qualità

Di seguito i principali indicatori della qualità erogata nell'anno 2020.

4.2.1 *Puntualità*

Gli indicatori di puntualità mostrano, rispettivamente, le percentuali di treni arrivati a destinazione entro i 5 e i 15 minuti, standard B.

Puntualità entro 5'	Risultato %
Servizi Indivisi	90,30

Puntualità entro 15'	Risultato %
Servizi Indivisi	97,00

4.2.2 *Regolarità*

L'indicatore di regolarità misura la percentuale dei treni soppressi o limitati per guasto tecnico (escluse le circostanze determinate da cause di forza maggiore e scioperi) sulla totalità dei treni programmati.

Regolarità	Risultato %
Servizi Indivisi (inclusi scioperi)	98,38
Servizi Indivisi (esclusi scioperi)	98,40

4.2.3 *Pulizia*

L'indicatore di Qualità Media Erogata (QME) che costituisce è la media della qualità erogata, relativa alle prestazioni di pulizia effettuate, calcolata in base ai valori percentuali di "Non Conformità" riscontrati da Trenitalia, sul totale delle prestazioni effettuate relative ai treni diurni e notturni nell'anno 2020.

Qualità media erogata (QMR)	Risultato %
Servizi Indivisi	87,50

4.3 Le frequentazioni

I dati relativi ai passeggeri trasportati e ai ricavi da traffico relativamente ai servizi ferroviari per gli anni sono riportati sulla piattaforma dell'Osservatorio Nazionale TPL del MIMS.

La frequentazione dei treni indivisi nel novembre 2019, antecedente la pandemia, era pari a circa 9.000 viaggiatori*giorno; a novembre 2020 la frequentazione era scesa a circa 2.800 viaggiatori*giorno, mentre a novembre 2021 si registrano circa 7.300 viaggiatori*giorno.

Di seguito i valori di frequentazione complessivi:

Anno	Saliti
2018	3.099.101
2019	3.306.737
2020	1.468.340 ^(*)

^(*) il dato dell'anno 2020 risente degli effetti negativi della Pandemia, tuttora in corso.

Si tratta quindi di treni il cui carico medio risulta superiore al carico medio dei treni del perimetro del Contratto di Servizio.

5. I servizi indivisi Brennero – Bologna: nuovo affidamento

Infrastrutture Venete intende affidare il Lotto dei servizi Indivisi sulla direttrice Brennero – Bologna, ad essa devoluti dallo Stato con Accordo di Programma sopra richiamato, a Trenitalia, che attualmente e fino al 2032 eroga anche i servizi ferroviari regionali in Veneto in ragione del Contratto di Servizio per il Trasporto Pubblico Ferroviario di Interesse Regionale e Locale tra Regione Veneto e Trenitalia anni 2018-2032 e per quanto riguarda i territori delle Province Autonome di Trento e Bolzano, nonché della Regione Emilia-Romagna.

5.1 Il perimetro dei servizi

Il servizio affidato sarà in linea ed in continuità con quello attuale, prevedendo quindi una produzione complessiva di 1.536.000 Treni*Km programmati annui, per 14 treni al giorno, di cui 10 nella relazione Brennero/Bolzano – Bologna e 4 nella relazione Brennero – Verona.

Eventuali modifiche alla programmazione dei servizi saranno condivise con le Province Autonome e le Regioni interessate dai servizi medesimi nel rispetto delle scadenze previste nel PIR di RFI.

L'infrastruttura ferroviaria sulla direttrice Brennero/Bolzano – Bologna è gestita da RFI ed ha le seguenti caratteristiche:

Tipologia	
Linee a doppio binario	350 km
Alimentazione	
Linee elettrificate	350 km

5.2 I territori serviti

I servizi Indivisi che Infrastrutture Venete intende affidare a Trenitalia attraversano quindi, oltre al Veneto, i territori della Provincia Autonoma di Bolzano e della Provincia Autonoma di Trento, i cui servizi sono affidati sempre a Trenitalia, e della Regione Emilia-Romagna.

5.2.1 *Provincia Autonoma di Bolzano*

I servizi indivisi interessano la Provincia Autonoma di Bolzano, tratta Brennero - Mezzocorona, con interscambio con la restante rete di RFI nelle stazioni di Fortezza per la Val Pusteria e Bolzano verso la Val Venosta ove da Merano a Malles la rete ed i servizi sono gestiti dalla società SAD.

I servizi ferroviari regionali nella Provincia Autonoma di Bolzano sono svolti da Trenitalia, in forza di un Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale della durata novennale, dal 2016 al 2024.

5.2.2 *Provincia Autonoma di Trento*

I servizi indivisi interessano la Provincia Autonoma di Trento tratta Mezzocorona - Domegliara, con interscambio con la restante rete di RFI nelle stazioni di Trento per la Valsugana, con servizi di Trenitalia, e in misura minore dalla società Trentino Trasporti.

I servizi ferroviari regionali nella Provincia Autonoma di Trento sono svolti da Trenitalia, in forza di un Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale della durata novennale, dal 2016 al 2024.

5.2.3 *Regione Veneto*

I servizi indivisi interessano la Regione Veneto tratta Domegliara - Nogara, con interscambio con la restante rete del Veneto nella stazione di Verona Porta Nuova:

- con i servizi di Trenitalia verso Venezia;
- con i servizi *Link* combinati con i servizi di Trenitalia in virtù di specifici accordi di intermodalità, gestiti dalla società ATV (Azienda Trasporti Verona) dalla stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova a Verona Policlinico Borgo Roma, Verona Ospedale Borgo Trento, Verona Fiera, Verona Castel D'Azzano e Verona Aeroporto, venduti nei sistemi di vendita Trenitalia in modalità combinata;
- con i servizi della Società Sistemi Territoriali sulla linea Verona – Rovigo, venduti nei sistemi di vendita Trenitalia;
- con i servizi della Società Trenord, Società parte del Gruppo Ferrovie dello Stato, per cui Trenitalia è Socia, sulla linea Verona – Milano, venduti nei sistemi di vendita Trenitalia in modalità Multicompany.

I servizi ferroviari regionali in Veneto sono svolti da Trenitalia, in forza di un Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale della durata quindicennale, dal 2018 al 2032.

5.2.4 Regione Emilia-Romagna

I servizi indivisi interessano la Regione Emilia Romagna tratta Nogara - Bologna, con interscambio con la restante rete del gestore dell'infrastruttura RFI e della Società di Infrastrutture FER nella stazione di Bologna.

I servizi ferroviari regionali in Emilia Romagna sono svolti dalla società TrenitaliaTper, Società parte del Gruppo Ferrovie dello Stato, per cui Trenitalia è Socia, in forza di un Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale della durata più che ventennale, dal 2019 al 2041. I titoli di viaggio per i servizi TrenitaliaTper sono venduti nei sistemi di vendita Trenitalia in modalità Multicompany.

5.3 Sistemi tariffari

Per i viaggi all'interno dei singoli territori regionali o provinciali, il sistema tariffario adottato è quello definito da ogni singola Regione/Provincia Autonoma, così come il sistema sanzionatorio. Per viaggi tra due o più Regioni o Province Autonome, si adotta applicazione sovraregionale delle tariffe regionali, come definito dalla Conferenza Stato-Regioni nel Documento “Nuova tariffa con applicazione sovraregionale” del 3 agosto 2017 come integrato dal Documento del 21 settembre 2017 e successive ulteriori integrazioni. La continuità con i servizi di Trenitalia consentirà poi l'utilizzo di tutti i servizi regionali operati sulla direttrice con lo stesso titolo di viaggio, sia di corsa semplice che di abbonamento, così come di poter usufruire della digressività della tariffa all'aumentare della percorrenza, viaggiando anche oltre il perimetro del servizio degli indivisi stesso.

5.4 Investimenti

Infrastrutture Venete avrà a disposizione 75.801.250 Mln di euro per il rinnovo della flotta, che dovranno essere impiegati secondo la cadenza temporale prevista dalla Legge n. 178 del 30 dicembre 2020 e indicata nella Delibera della Giunta Regionale n. 1480 del 02 novembre 2021. Tali investimenti consentiranno l'acquisto di 7 complessi Rock doppio piano a 6 casse, che permetterà il completo rinnovo della flotta. I nuovi treni, oltre alle nuove dotazioni e al miglioramento del comfort di viaggio, consentiranno di avere una flotta al 100% accessibile alle persone con mobilità ridotta e idonea al trasporto delle bici.

6. I servizi indivisi Brennero – Bologna: motivazioni della scelta dell'affidamento

6.1 Verso la clientela

Trenitalia, fornendo il servizio in tutte le realtà territoriali interessate dai detti servizi indivisi, può garantire alla clientela:

- l'utilizzo di tutti i servizi regionali operati sulla direttrice con lo stesso titolo di viaggio, sia di corsa semplice che di abbonamento, ampliando così le possibilità di viaggio, in particolare per l'utenza abbonata;
- di poter usufruire della digressività della tariffa all'aumentare della percorrenza, con conseguente riduzione della spesa complessiva, viaggiando oltre il perimetro del servizio degli indivisi, così come di poter usufruire di eventuali indennità da ritardo calcolate su tutto il percorso del viaggio, in ragione dell'unicità di operatore;
- una adeguata gestione delle emergenze con l'impiego coordinato di risorse sia di tipo commerciale (assistenza, informazione e vendita) che di esercizio (servizi sostitutivi con treni successivi o autobus) offerti da Trenitalia;
- una rete di vendita e informazioni capillare ed efficiente, avvalendosi della rete di vendita diretta ed indiretta che insiste nei territori attraversati così come su tutto il territorio nazionale, nonché dei sistemi di vendita *on line* di Trenitalia (sito e App ufficiali) che consentono quindi l'acquisto dei servizi indivisi da qualsiasi località del territorio nazionale e dall'estero;
- una politica di *customer care* nazionale che consente al cliente un sistema di garanzie e di riprotezioni nazionali;
- un'efficacia del servizio ulteriormente implementata da un consolidato sistema di integrazione e intermodalità con servizi svolti con le altre modalità previsti dai rispettivi contratti sottoscritti con le aziende di trasporto pubblico locale e dal sistema di interscambio con i servizi della lunga percorrenza ferroviaria (servizio universale e sistema AV che nei territori attraversati dai servizi indivisi svolgono un ruolo fondamentale per la mobilità complessiva);

6.2 Verso il committente

Trenitalia, nella gestione del Contratto di Servizio in essere in Veneto e in coerenza con lo stesso, ha introdotto significativi miglioramenti nella qualità del servizio erogato in termini di efficacia, efficienza ed affidabilità, anche in situazioni impreviste e imprevedibili, quali la pandemia, durante la quale ha mostrato reattività, proattività e resilienza:

- Affidabilità: Trenitalia ha proceduto con un progressivo miglioramento costante e duraturo della qualità del servizio, riuscendo a garantire elevati standard di qualità erogata, anche in condizioni di criticità;
- Soddisfazione della clientela: il miglioramento costante e duraturo ha permesso di ottenere una crescente soddisfazione della clientela, misurata bimestralmente da società terza specializzata, di riconosciuta esperienza e professionalità;
- Proattività: propensione al cambiamento per intercettare l'evoluzione della domanda, anche potenziale, con un impegno alla promozione del servizio anche attraverso promozioni, partnership

- e collaborazioni con gli altri operatori del territorio;
- Customer centricity: la scelta di porre il viaggiatore al centro delle proprie decisioni e delle proprie azioni ha permesso a Trenitalia di ottenere il premio “Amico del consumatore” 2020/2021 assegnato dalle associazioni dei Consumatori;
 - Reattività: Trenitalia ha ottenuto la Biosafety Trust Certification, la certificazione che riconosce le best practices adottate in materia di prevenzione e controllo delle infezioni. Tale certificazione, rilasciata da un Organismo di Certificazione indipendente, attesta che gli standard in materia di prevenzione e controllo delle infezioni da diversi agenti infettanti tra cui il SARS-COV2 messe in campo da Trenitalia sono elevate e idonee a salvaguardare e tutelare tutti i clienti e i lavoratori;
 - Economie di scala: l'affidamento del servizio a Trenitalia consente di realizzare delle sinergie nei processi operativi di produzione e di manutenzione, in particolare, tali sinergie sono in grado di generare economie di scala nell'utilizzo del personale mobile e nelle attività di manutenzione che saranno svolte presso gli Impianti di Manutenzione Corrente di Verona PN. Le azioni messe in atto da Trenitalia consentono di svolgere il servizio senza ulteriore dispendio di risorse, ottimizzando quelle già rese disponibili;
 - Investimenti: Trenitalia ha Accordi quadro attivi e capienti con imprese produttrici di materiale rotabile, con possibilità immediata di emissione di obbligazioni giuridicamente vincolanti per impiego di fondi ministeriali per il rinnovo flotta; l'affidamento a Trenitalia garantisce quindi l'impiego di tutti i fondi disponibili nei tempi previsti.

7. Conclusioni

Da tutto quanto sopra esposto, in relazione ai possibili scenari tecnici ed economici analizzati in merito ai dati a disposizione, Infrastrutture Venete ritiene di procedere con un affidamento diretto a Trenitalia per un periodo complessivo di 10 anni, a decorrere dal 15 giugno 2022, previa pubblicazione di idoneo Avviso nella GUUE.

Padova 11/01/2022