



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

***SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
FERROVIARIO SULLA RETE DI PROPRIETA'
DELLA REGIONE AUTONOMA DELLA
SARDEGNA***

RELAZIONE

D.L. 18.10.2012, N.179, ART.34, CO. 20 E 21,

CONVERTITO CON MODIFICHE DALLA L. N.221/2012

e art.7 del Reg. (CE) n.1370/2007



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE FERROVIARIO – ARST SPA– RELAZIONE AI SENSI DELL’ART. 34, COMMI 20 E 21 DEL DECRETO LEGGE 18/10/2012 N. 179 CONVERTITO IN LEGGE 17/12/2012 N. 221 E DELL’ART. 7 DEL REGOLAMENTO (CE) 1370/2007.

L’articolo 34, comma 20 del decreto legge 18 ottobre 2012 n. 179, convertito in legge 17 dicembre 2012 n. 221 prevede che: *“Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l’economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l’affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell’ente affidante, che da 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’articolo 7 par. 1 del Regolamento (CE) 1370/2007 prevede che ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all’anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, sugli operatori del servizio pubblico prescelti e sulle compensazioni e diritti di esclusiva ad essi concessi a titolo di rimborso. Tale relazione 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.

1) Quadro normativo di riferimento

A seguito dell’intervenuta dichiarazione di illegittimità costituzionale dell’art. 4 del D.L. n. 138/2011 il quadro normativo del trasporto pubblico locale prevede quale modalità ordinaria di affidamento l’evidenza pubblica ma consente tuttavia alle amministrazioni di avvalersi delle ipotesi di deroga espressamente previste dall’art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, applicabile in virtù dei richiami esplicitamente contenuti all’art. 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99 e all’art. 4 bis del D.L. n. 78/2009.

La disciplina di settore sulle modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale ha come riferimento i seguenti provvedimenti.

a) Normativa comunitaria

Il Regolamento (CE) 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia che abroga i regolamenti del



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 prevede l'aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale mediante procedura di gara (art. 5, par. 3) nonché la facoltà, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, delle autorità competenti a livello locale:

- a) di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizi pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui viene esercitato un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (art. 5, paragrafo 2);
- b) di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 euro oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 km l'anno. Le soglie sono inoltre modificate in caso di affidamento a piccole e medie imprese (art. 5, paragrafo 4);
- c) di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per gli altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram (art. 5, paragrafo 6);
- d) di prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione, con aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici, per una durata non superiore a due anni (art. 5, par. 5).

Qualora l'autorità competente decida di aggiudicare "in house" il servizio di trasporto pubblico locale è tenuta ad osservare una serie di regole e condizioni elencate nell'art. 5, paragrafo 2 che, a grandi linee, sono: la partecipazione pubblica totalitaria, il "controllo analogo", la destinazione prevalente dell'attività a favore dell'ente affidante.

b) Normativa nazionale

il **D.lgs. 422/1997** "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 l. n. 59/1997" all'art. 18, così come modificato dall'art. 7, comma 3 ter, del D.L. 10 febbraio 2009, n. 5 prevede: *"Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati"*.

L'art. 61 della legge 99/2009, ha stabilito che le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'art. 5,



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'art. 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007.

Con riferimento al periodo transitorio l'art. 8, paragrafo 2 del Regolamento, al quale fa riferimento il sopra citato articolo 61, stabilisce che l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma al dettato di cui all'art. 5, a decorrere dal 3 dicembre 2019 e durante tale periodo transitorio gli stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente alle modalità di affidamento dei servizi di cui all'art. 5 del regolamento.

Il Decreto legge 1 luglio 2009 n. 78 convertito in Legge n. 102/2009, all' art. 4 bis "Disposizioni in materia di trasporto pubblico" dispone che "Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafo 2, del regolamento CE n. 1370/2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo".

L' Allegato A alla Delibera n. 49 del 17 giugno 2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti "*Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico **locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici***", che alla Misura 18 "*Durata e proroga dei contratti di servizio*" cita:

- 1) La durata dei contratti di servizio è fissata nel rispetto dei termini massimi previsti dalle norme di riferimento, commisurando il periodo di affidamento in funzione della maggiore o minore entità degli investimenti richiesti, tenuto conto della modalità di ammortamento degli stessi.
- 2) L'ente affidante, conformemente all'articolo 4, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007, individua puntualmente negli atti di gara la possibilità di disporre la proroga del contratto di servizio, nonché il termine finale di cessazione della stessa.
- 3) Nei casi in cui sia necessario garantire la continuità del servizio di trasporto alla scadenza del precedente rapporto, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante, in alternativa alla adozione di provvedimenti di emergenza consistenti nell'aggiudicazione diretta di un nuovo contratto di servizio pubblico o nell'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici, individua un periodo di estensione della durata del contratto non superiore a due anni. A tal fine, nel disporre la proroga della durata del contratto di servizio, l'ente affidante rende conto delle circostanze che giustificano il ricorso al provvedimento di emergenza, fornendone evidenza nella relazione ex articolo 34, comma



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

20 del decreto legge del 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge del 17 dicembre 2012, n. 221.

c) Normativa regionale

La disciplina regionale in materia è contenuta nella **Legge regionale n. 21/2005** "Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna" che, con riferimento alle procedure di affidamento dei servizi minimi del trasporto pubblico locale dispone all'art. 21, comma 1, che: *"La gestione dei servizi minimi è affidata con procedura concorsuale di evidenza pubblica in conformità della normativa comunitaria e nazionale e stipula di contratto di servizio della durata non inferiore a sei anni e non superiore a 9 anni"*; mentre al comma 3 prevede che *"La scelta del gestore è disposta mediante procedure concorsuali secondo le modalità previste dalla normativa vigente in materia"*.

2) Scelta della forma di affidamento ai sensi del Regolamento comunitario 1370/2007

Il ricorso all'affidamento diretto del servizio "in house" è una scelta consentita dall'ordinamento europeo in relazione a quanto previsto dal Regolamento comunitario 1370/2007 e, con specifico riferimento alla Società ARST SpA, le condizioni previste dall'art. 5, par. 2 del Regolamento si ritiene siano rispettate in quanto:

- Partecipazione pubblica totalitaria: la società ARST è partecipata al 100% dalla Regione Sardegna, unico socio;
- Controllo analogo: la Regione Sardegna esercita sulla società in house un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi come previsto dall'art. 27 dello statuto dell'ARST SpA e sulla base del decreto dell'Assessore dei trasporti n. 13 del 1/09/2009 e delle deliberazioni della Giunta regionale nn. 20/10 del 28/04/2009 e 42/5 del 23/10/2012;
- Destinazione prevalente dell'attività a favore dell'Ente affidante: la società ARST SpA esercisce la totalità dei propri servizi a favore della Regione Sardegna.

Considerato che per l'anno 2015 si è optato per la sottoscrizione di un contratto della durata di un anno ai sensi dell'art. 5 comma 5 del Regolamento 1370/2007, quale strumento "transitorio" utile per garantire al territorio la certezza della prosecuzione dei servizi di trasporto pubblico locale nelle more della definizione puntuale dei costi per il servizio di trasporto ferroviario distinti dai costi per la gestione dell'infrastruttura.

Valutato che la definizione dei suddetti costi è un processo complesso ancora in corso – che deve tener conto anche del fatto che lo scenario normativo in materia di trasporto ferroviario è in corso di definizione alla luce in particolare della delibera dell'ART n. 49/2015 e in considerazione che il decreto



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

sui costi standard non è stato ancora approvato - si è scelto di prorogare per un anno il contratto di servizio in vigore per l'anno 2015 (Rep. 6/2015 del 24 marzo 2015), ai sensi dell'art. 5 comma 5 del regolamento 1370/2007, il ricorso al quale prevede una durata dei contratti non superiore ai due anni.

La proroga è necessaria al fine di completare l'analisi dei dati economico gestionali di ARST essenziale per la sottoscrizione di due distinti contratti, uno relativo al servizio di trasporto e l'altro relativo alla manutenzione e gestione della infrastruttura. La stipula dei contratti sarà comunque condizionata alla adozione di un piano di investimenti volto al rinnovo del parco rotabile e all'ultimazione degli interventi di ammodernamento della rete, fondamentale per un complessivo efficientamento dei servizi erogati.

Infatti si deve tener conto che ARST SpA sta portando avanti interventi di ammodernamento strutturale della rete e rinnovamento del materiale rotabile che ancora non si sono conclusi.

Il processo di ammodernamento della rete lungo la quale ARST SpA esercisce il servizio ferroviario è stato avviato attraverso la realizzazione di interventi di rinnovo infrastrutturale e tecnologico, alcuni dei quali sono ancora oggi in corso. È stato infatti totalmente rinnovato il binario lungo 170 km di linee TPL (per un ammontare di circa 45 M€) attraverso la completa omogeneizzazione delle tipologie di armamento, nonché la razionalizzazione dei piazzali di stazione e di fermata. Quale attività accessoria e complementare del rinnovo del binario di TPL sono stati realizzati importanti interventi di messa in sicurezza dei costoni rocciosi lungo la linea Macomer-Nuoro (circa 5M€).

Sono iniziati i lavori di installazione del sistema ACCM di controllo e gestione della circolazione ferroviaria, lungo la linea Macomer-Nuoro e Cagliari-Senorbì (finanziamento di circa 36M€).

Parallelamente agli investimenti sulla rete è iniziato un parziale rinnovo del materiale rotabile attraverso l'acquisto di quattro composizioni diesel della Stadler che prenderanno servizio sulla linea Sassari-Alghero all'inizio del 2016. Nonostante tale investimento sia stato un importante passo avanti verso il completo ammodernamento della flotta, il parco mezzi ha ancora un'età media elevata e necessita di essere sostituito con materiale rotabile di nuova generazione che possa offrire prestazioni superiori dal punto di vista dei tempi di percorrenza, del confort di viaggio e della riduzione delle emissioni inquinanti.

3) Obblighi di servizio pubblico e compensazioni economiche.

La disciplina vigente prevede l'obbligo della regolamentazione dei rapporti tra l'ente affidante e soggetto gestore mediante contratto di servizio. Lo stesso Regolamento 1370/2007 impone l'obbligo della regolamentazione contrattuale dei rapporti tra ente e gestori stabilendo che il contratto di servizio



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

sia necessario tutte le volte in cui una autorità intende concedere al gestore un diritto di esclusiva e/o una compensazione per l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico.

Un obbligo di servizio pubblico è finalizzato a garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso. Pertanto, nel quadro istituito dal regolamento 1370/2007, gli stati membri dispongono di un'ampia discrezionalità nel definire gli obblighi di servizio pubblico in linea con le necessità degli utenti finali.

Gli obblighi di servizio definiti nella normativa vigente consistono nello svolgimento delle linee di trasporto su ferro a tariffe predeterminate.

L'ARST SpA attualmente esercisce per conto della Regione Sardegna il servizio di trasporto pubblico locale ferroviario lungo le seguenti direttrici

- a) Monserrato – Isili
- b) Macomer - Nuoro
- c) Sassari - Alghero
- d) Sassari - Sorso

Le percorrenze, con riferimento ai dati consolidati dell'anno 2014, ammontano nel loro complesso a poco più di 1.100.000 km, dei quali circa 950.000 km effettuati con modalità ferroviaria (trenixkm) e circa 150.000 con modalità automobilistica (busxkm).

Il corrispettivo per lo svolgimento dei servizi previsto nel contratto "ponte" è quantificato secondo la metodologia individuata nella Delibera G.R. 44/38 del 14/12/2010 e ammonta nel suo complesso a una cifra indicativa di 26,4 M€ (IVA inclusa).

Nelle more dell'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario regionale, in corso di definizione, si applica il sistema tariffario attualmente utilizzato da ARST SpA (delibera di Giunta n. 53/21 del 29 dicembre 2014 - Allegato 3)