



**REGIONE DEL VENETO**

giunta regionale

## **RELAZIONE**

**Reg. (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007**

Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità  
Direzione Mobilità  
Servizio Ferroviario

## Premessa

L'articolo 7 del Reg. (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 all'articolo 7 comma 1 recita quanto segue:

*“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 i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione fa distinzione fra trasporti mediante autobus e 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.”*

Il Regolamento suddetto è entrato in vigore il 3 dicembre 2009.

La presente relazione verrà, pertanto, implementata e aggiornata di anno in anno in relazione alla vigenza dei contratti di servizi con i gestori del trasporto pubblico ferroviario regionale e alle iniziative di razionalizzazione ed efficientamento che si vogliono realizzare per il miglioramento del servizio stesso.

I dati contenuti nella presente relazione oltre agli anni 2010 e 2011 sono relativi anche all'ultimo anno disponibile, il 2012; i contenuti della relazione sono, invece, aggiornati ai provvedimenti anno 2013.

## **PREMESSA. IL TRASPORTO FERROVIARIO NELLA REGIONE DEL VENETO**

La Regione del Veneto esercita le competenze in materia di trasporto regionale ai sensi del decreto legislativo 422/’97 e persegue l’obiettivo di soddisfare la domanda di mobilità anche mediante la modalità ferroviaria.

Come noto, a tal fine la Regione del Veneto ha stipulato con Trenitalia S.p.A. successivi contratti di servizio, al fine di regolamentare l’esercizio sulla base della suddivisione del territorio regionale in due lotti (con esclusione della linea Adria – Mestre), il c. d. “lotto 1”, costituito dal quadrilatero Padova- Venezia –Treviso - Castelfranco Veneto ed il c. d. “lotto 2”, comprendente il restante 75% del territorio.

La divisione in lotti è ormai superata.

Il contratto di servizio pluriennale attualmente vigente è stato affidato direttamente a Trenitalia S.p.A. sin dalla sottoscrizione, in data 18.09.2009, del Protocollo di intesa tra la Regione Veneto, in persona del Presidente, on.le Giancarlo Galan, e Ferrovie dello Stato S.p.A., in persona dell’A.D. ing. Mauro Moretti, che ha fornito indicazioni di massima sia con riguardo alla sottoscrizione di un nuovo Contratto relativo al Lotto 1 - ove a fronte delle mutate condizioni normative e di finanziamento si è ritenuto opportuno far confluire dal 1 gennaio 2012 anche il Lotto 2 - determinandone durata e modalità di individuazione dei corrispettivi, sia con riferimento gli impegni relativi al materiale rotabile e alla predisposizione di appositi documenti di intesa.

Il Contratto oggi vigente, denominato “Contratto per i servizi di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2009-31.12.2014” prevede dal 01.01.2012 la confluenza di tutti i servizi svolti da Trenitalia S.p.A. in un unico lotto regionale, disciplinandone tanto lo svolgimento del servizio quanto gli obblighi assunti dalle parti.

Detto contratto prevede una quantificazione del valore economico detto “a catalogo” prendendo in considerazione parametri diversi dal precedente treno\*km. La conseguenza concreta è stata un aumento consistente dei corrispettivi richiesti da Trenitalia.

Per il periodo 2009-2011, col decreto – legge 185/2008, lo Stato ha stabilito di far fronte al problema stanziando 480 milioni di euro all’anno (di cui 31,5 al Veneto) per i maggiori oneri derivanti dal contratto a catalogo: l’erogazione delle somme era subordinata alla stipula dei nuovi contratti di servizio con Trenitalia S.p.A.

Quanto alla linea Adria – Mestre, la Regione ha affidato alla Società Sistemi Territoriali S.p.A., a partire dal 01.01.2001, la gestione dei servizi ferroviari, nonché la gestione della relativa infrastruttura e dei beni mobili ed immobili attinenti la linea stessa, mediante contratti di servizio e di gestione della rete e dei beni.

La predetta Società, in forza del disposto della D.G.R. n. 899 del 06.04.2004, è anche soggetto attuatore per gli investimenti volti al potenziamento ed ammodernamento infrastrutturale della linea ferroviaria in argomento.

Con DGR n. 1001 del 23.03.2010 è stato approvato lo schema del vigente contratto relativo alla gestione del servizio di trasporto pubblico locale e la gestione della rete e dei beni per il periodo 01.01.2010-31.12.2014, relativo alla linea ferroviaria Adria – Mestre.

Trattasi di società regionale partecipata dalla Regione per il tramite di Veneto Sviluppo S.p.A.

### **Lo stato dei servizi ferroviari**

Si riportano, sulla base dello Studio progettuale effettuato per l’orario cadenzato alcune considerazioni circa le caratteristiche attuali e la *vision* futura in merito alla nuova programmazione dei servizi ferroviari.

*“L’attuale offerta di servizio ferroviario regionale si caratterizza per la qualità e la quantità del materiale utilizzato, per il livello qualitativo dei parametri di servizio e per il comfort di viaggio, ma trova il suo elemento fondamentale nella programmazione oraria del servizio stesso che oggi si attesta ad una produzione annua di 14.458.670 treni\*km.*

*Detta programmazione, in altre parole, l’orario e le periodicità dei servizi ora offerti dai vari Gestori, si è, nel tempo, sviluppata nella ricerca della massima rispondenza alla domanda, specie nelle ore di punta, ma continua a presentare situazioni di criticità relative ad una pluralità di aspetti:*

- *continuità e regolarità del servizio nelle ore di morbida;*
- *sistematicità del servizio e minimizzazione delle variazioni di orario;*

- *rispondenza ad esigenze della clientela (in termini di frequenze, coincidenze, fermate e tempi di percorrenza) a volte tra loro conflittuali;*
- *questioni di circolazione sulla rete (norme di circolazione e sicurezza, dotazioni impiantistiche ed infrastrutturali);*
- *relazione e spesso interferenza con il servizio offerto da altri Gestori di servizi di trasporto passeggeri o merci (in termini di occupazione di tracce e di binari, velocità di percorrenza, incroci, eccetera);*

*e, ultimo ma non meno importante,*

- *integrazione o coordinamento e/o interscambio con le altre modalità di trasporto.*

*Utile, ai fini della minimizzazione delle citate situazioni di criticità, è l'adozione di una struttura di orario "cadenzato" - ovvero di una struttura di orario basata sulla regolarità e ricorsività dei servizi – coniugato allo studio degli "orologi" delle principali stazioni ferroviarie.*

*L'adozione di un orario cadenzato è, inoltre, fondamento essenziale per l'avvio del progetto regionale denominato Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale - S.F.M.R., il cui obiettivo principale/finale è quello di realizzare un sistema integrato di trasporto pubblico locale avente nei servizi ferroviari l'elemento portante.*

*Obiettivo del progetto nel suo complesso, oltre a soddisfare le esigenze di mobilità del Veneto, è quello di riorganizzare il trasporto automobilistico di linea nel suo complesso, favorire una diversa ripartizione modale tra quello pubblico (urbano ed extraurbano, e ferroviario) e privato, riducendo, nel contempo, l'inquinamento ambientale, la congestione e l'incidentalità sulle strade. Questa integrazione modale tra i diversi attori del trasporto pubblico non può però prescindere dalla integrazione tariffaria tra gli stessi.*

*Altre considerazioni a supporto:*

- *come già precedentemente accennato, l'offerta ferroviaria si è, nel tempo, sviluppata e "adagiata" sulla ricerca della massima rispondenza alla domanda, specie nelle ore di punta; una sorte di servizio, o meglio di esercizio, a "chiamata", che inevitabilmente, per la rigidità del sistema, presenta situazioni di criticità di offerta e di circolazione nonché criticità di utilizzo del materiale rotabile.*

*Il servizio così organizzato implica un non efficiente utilizzo del materiale rotabile con un'offerta, per linea/relazione, eterogenea e scarsa ottimizzazione in termini di turno del materiale stesso. Tutto ciò, unito a un'obbligata dislocazione dei siti manutentivi sul territorio regionale (Mestre, Treviso, Verona), determina, inevitabilmente, un aggravio dei costi operativi che ricade sulla collettività.*

- *un'offerta oraria incentrata sulla domanda, come spesso avviene, comporta che i servizi, soprattutto nelle ore di punta del mattino, siano per così dire monodirezionali (principalmente veneto-centrici). Cosa questa non più possibile in un orario cadenzato che presuppone, per ogni servizio offerto, il suo "antagonista" (vale a dire il servizio che necessariamente deve essere programmato nella direzione opposta).*

*Inoltre, con l'orario cadenzato si realizza un'offerta bidirezionale garantendo sia il flusso storico che la domanda per la direzione opposta, oggi scarsamente servita, ma di interesse in ragione del già richiamato modello policentrico della Regione Veneto;*

- *la delicatezza della gestione, in ragione della complessità del sistema ferroviario stesso. Infatti:*
  - ✓ *sulla rete ferroviaria operano una serie di attori (gestori di servizi pubblici e privati) aventi differenti "missioni": di lunga percorrenza (ES) nazionale e internazionale; della cargo (merci) nazionale; di trasporto pubblico di interesse regionale e locale.*

*La coesistenza sulla rete (intesa come linee e nodi/stazioni) di tale pluralità di attori condiziona prepotentemente la programmazione dei servizi regionali stessi in relazione alla capacità potenzialmente disponibile/prenotabile dal trasporto regionale. Istituire un'offerta cadenzata significa anche "bloccare" le tracce e, conseguentemente, essere meno soggetti alle richieste di terzi;*

- ✓ *a differenza di quanto può evocare il termine "trasporto metropolitano", quello ferroviario avviene tutto su di un unico piano, mentre quello delle metropolitane classiche, ove il trasporto, come i*

*rendez vous, si articola su/tra livelli sfalsati. Conseguentemente, anche per gli appuntamenti tra i vari servizi ferroviari è necessario determinare delle priorità nelle relazioni da soddisfare (vedasi anche le indicazioni dei rappresentanti delle associazioni consumatori);*

- ✓ *l'infrastruttura ferroviaria presenta caratteristiche diverse: linee a doppio o semplice binario, elettrificate e non e, laddove il binario è unico, i punti di incrocio spesso sono anche asimmetrici;*
- ✓ *la particolare orografia del territorio veneto. Un'infrastruttura ferroviaria avente caratteristiche geometriche plano-altimetriche particolari, come quella di montagna, condiziona ulteriormente sia la velocità (quindi i tempi di percorrenza), sia la composizione dei convogli, sia infine la puntualità degli stessi;*
- ✓ *la peculiarità della città di Venezia che col suo "nodo ferroviario di Venezia-Mestre" e la limitatezza dei binari di corsa (solo 4) di collegamento tra la terra ferma (Mestre) e Venezia S. Lucia, limita l'intero trasporto ferroviario con i vincoli di ingresso e di egreso al nodo;*
- ✓ *i vincoli e le prescrizioni tecniche che il gestore della rete RFI impone sia per motivi di sicurezza e manutenzione che di circolazione;*
- ✓ *la realtà regionale veneta fotografa l'assetto infrastrutturale (infrastrutture lineari e nodi ferroviari) come un sistema a rete ove le linee commerciali e non sono strettamente connesse tra loro, per cui non è ipotizzabile l'implementazione dell'orario cadenzato per step/priorità successivi.*

*Altro elemento dirompente nel quadro complessivamente rappresentato è il vincolo legislativo di affidare, mediante procedura di gara, anche questa tipologia di servizi.*

*Per quest'ultimo aspetto, è sempre più impellente l'esigenza di una puntuale definizione dei servizi, di una perimetrazione degli ambiti e delle relazioni che devono far capo alla competenza regionale; anche in funzione di eventuali nuovi e diversi, da regione a regione, appaltatori del servizio.*

*Oggi, in ragione del fatto che un unico grande operatore (Trenitalia) gestisce quasi la totalità dei trasporti regionali, con differenti contratti, la situazione è particolarmente eterogenea. Servizi di esclusiva e definita competenza di una regione (i regionali puri); altri condivisi tra le regioni interessate dal servizio stesso, con taglio "fittizio" delle competenze in stazioni di confine regionale (esempio: Ferrara, Sacile, Portogruaro.....); altri che, pur interessando più regioni, sono di competenza di una sola, da origine a destinazione, del programmato servizio.*

*Il governo di tale complessiva e complessa programmazione è per Trenitalia possibile solo grazie ad un processo industriale che tende ad ottimizzare i turni del materiale rotabile e del personale, in quanto opera in un quadro (ambito territoriale) molto più ampio di quello della singola regione.*

*Sulla base, quindi, di queste sintetiche considerazioni, la programmazione cadenzata dei servizi ferroviari deve associarsi necessariamente a un nuovo concetto di mobilità che in primis deve essere favorevolmente accettato e metabolizzato dalla clientela, nella consapevolezza che le cosiddette "rotture di carico", laddove programmate, consentono però un rilevante aumento di offerta; una corretta composizione dei convogli con materiale rotabile idoneo sia alle caratteristiche della linea che alla domanda di trasporto con tale vettore; una corretta definizione degli ambiti/relazioni, oggi di interesse di più regioni, ad esclusiva competenza di una delle due."*

Fonte: Relazione del gruppo progettuale sull'orario cadenzato

### **Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010**

Il vigente affidamento del servizio a Trenitalia S.p.A. si è inserito nell'ambito di un quadro di disciplina complessiva radicalmente mutato rispetto al precedente:

da un lato, come noto, la Società Trenitalia S.p.A. a livello nazionale ha rappresentato l'esigenza di rivedere la struttura ed i prezzi di tutti i Contratti di Servizio per i trasporti regionali basando la propria offerta sul cosiddetto "Catalogo", ove sono introdotte delle modalità di calcolo dei corrispettivi, per i vari servizi, diverse dalle precedenti e con il quale, al netto dei costi per l'accesso all'infrastruttura, viene perseguito il pareggio tra i costi per la produzione del servizio e la sommatoria tra i ricavi da traffico ed i corrispettivi.

L'effetto è stato un notevole aumento dei costi del servizio.

Dall'altro, il quadro normativo nazionale sia in tema di durata dei contratti di servizio nel settore ferroviario regionale sia in tema di finanziamento dello stesso è mutato proprio nell'anno 2009: nel D.Lgs. 422/1997 è stata introdotta nel comma 1 dell'art. 18 la prescrizione che i Contratti per il ferroviario devono avere durata minima non inferiore a 6 anni, rinnovabili per altri 6.

La riduzione delle risorse finanziarie alle Regioni, accompagnata dall'aumento dei costi dovuti all'introduzione del catalogo, si è tradotta nel Veneto in una serie di azioni volte comunque a garantire una quantità e qualità dei servizi coerente con la domanda di mobilità; tali azioni sono ancora *in itinere*.

*L'efficientamento dei servizi: il cadenzamento orario.*

Con provvedimento di Giunta regionale n. 1450 del 13 settembre 2011, è stato istituito il gruppo di lavoro per l'analisi del programma dei servizi ferroviari e per l'elaborazione di proposte di esercizio futuro basate sul criterio dell'orario cadenzato (una struttura di orario basata sulla regolarità e ricorsività dei servizi e che preveda contestualmente una modifica degli "orologi" delle principali stazioni ferroviarie).

Il gruppo interistituzionale, composto da un rappresentante della Regione (con mandato altresì di confrontarsi con le Associazioni dei Consumatori per l'analisi delle istanze dalle stesse avanzate), da uno di Trenitalia S.p.A. e da un rappresentante della società regionale Sistemi Territoriali S.p.A., ha concluso le attività con la presentazione in data 19 settembre 2012 di uno studio denominato "Servizi ferroviari d'interesse regionale e locale - Proposta di Orario Cadenzato".

Con DGR n. 2842 del 28 dicembre 2012 sono state approvate le risultanze di detto studio, relativamente all'adozione dell'Orario Cadenzato, quale nuovo modello per l'offerta dei "servizi ferroviari di interesse regionale e locale".

In sintesi e richiamando per completezza gli elementi fondamentali, si evidenzia che lo studio, nel suo complesso, si è prefisso di minimizzare le esistenti criticità di offerta di servizi mediante l'adozione di un modello a struttura "cadenzata" - ovvero di una struttura di orario basata sulla regolarità, bidirezionalità e ricorsività dei servizi - coniugata allo studio degli "orologi" delle principali stazioni ferroviarie e all'utilizzo di materiale rotabile dedicato per relazioni.

Lo studio ha colto l'opportunità di estendere la proposta subito a tutto il territorio regionale evolvendosi rispetto all'impostazione originaria del progetto del S.F.M.R., che prevedeva un servizio inizialmente limitato alla sola area del Veneto centrale.

Il modello di offerta studiato prevede che i servizi cadenzati siano distinti in due categorie relative ad altrettante missioni e che costituiscono due veri e propri sottosistemi:

- servizi che fermano in tutte le località;
- servizi veloci, fermano solo nelle località maggiori (capoluoghi di provincia, città aventi dimensioni importanti, stazioni nodo rispetto a linee affluenti).

Il sistema dei regionali che fermano in tutte le località è previsto, laddove possibile, che s'interconnetta nelle stazioni nodo con il sistema dei regionali veloci e i servizi della lunga percorrenza; tali stazioni potranno così divenire, in un'ottica di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico nel suo complesso, i principali luoghi di *rendez-vous* con il sistema automobilistico di linea urbano e extraurbano.

Lo studio ha provveduto alla costruzione del quadro orario giornaliero di ogni singola linea/relazione avendo come obiettivo quello di soddisfare una pluralità di esigenze e vincoli, quali:

- le osservazioni e indicazioni formulate dalle Associazioni dei Consumatori;
- il contenimento dei costi per la Regione, pur mantenendo una produzione complessiva annua di servizi non dissimile da quella attuale;
- la domanda di mobilità anche sulla base delle frequentazioni rilevate con ciascun servizio.

Rispetto alla totale saturazione della proposta di orario cadenzato, di fronte alla necessità di effettuare delle scelte su determinati servizi da svolgere nell'arco della giornata, si è data priorità a quelli già presenti in offerta, e per i quali la domanda di mobilità si è nel tempo incentrata e sedimentata.

In relazione alle risorse disponibili, sarà possibile:

- occupare ogni singola traccia oraria prevista nel cadenzamento;
- aumentare l'arco dell'orario di apertura al servizio di ogni singola linea.
- l'ottimizzazione sia dei turni del personale di macchina e viaggiante, che del materiale rotabile disponibile all'esercizio, individuati comunque sulla scorta della domanda massima rilevata o attesa.

Successivamente, con DGR n. 386 del 25 marzo 2013 è stato approvato il Protocollo di intesa da sottoscrivere tra la Regione e FS S.p.A., quale documento propedeutico e di intesa volto alla adozione del sistema di orario cadenzato.

In data 10 aprile 2013 con DGR n. 436 è stato approvato lo schema dell' "Atto modificativo – integrativo del contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2009-31.12.2014".

Entrambi i documenti, "Protocollo di intesa" e "Atto integrativo al contratto", sono stati sottoscritti in data 27 maggio 2013.

Dalla data di consegna del progetto – il quale, oltre ad illustrare l'architettura del sistema cadenzato, rappresenta una filosofia diversa, un modo nuovo di concepire la mobilità con il treno - il Gruppo di lavoro, pur non snaturando i fondamenti del progetto stesso, ha continuato nell'attività di progettazione ricalibrando, in un continuo processo iterativo con il gestore dell'infrastruttura – RFI, le tracce di ogni singolo servizio, di ogni singola linea e le periodicità degli stessi.

Questo processo iterativo, che si protrarrà sino al definitivo rilascio delle tracce da parte di RFI, è stato attuato tenendo conto delle indicazioni e delle richieste via via pervenute da parte dei diversi soggetti interessati al servizio ferroviario: l'utenza veneta, le amministrazioni ed i rappresentanti locali, le amministrazioni delle Regioni contermini.

La Regione, nel mese di luglio 2013, ha illustrato gli elaborati di progetto, nel corso di conferenze, tenute presso le sedi delle Amministrazioni Provinciali, aperte agli Enti, agli amministratori, alle associazioni ed ai sindacati.

Successivamente, si è avuta un'altra serie di incontri su questioni di carattere puntuale locale con singoli Amministratori di Enti Locali, spesso affiancati da associazioni di consumatori ed utenti del trasporto ferroviario, recependo, quando e dove possibile, le varie osservazioni/indicazioni; altre invece rimandandole alla realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali già programmati da RFI.

Oltre alle considerazioni e risultanze raggiunte di carattere trasportistico il progetto ha, inoltre, posto in evidenza alcune criticità di rete/infrastruttura, per i quali sono in corso approfondimenti ai fini di una quantificazione economica per la loro eliminazione/risoluzione; trattasi di interventi di "minima", tali da consentire una migliore circolazione dei mezzi, con l'obiettivo di rendere maggiormente performante l'offerta dei servizi nel suo complesso.

Per il nuovo progetto di orario è prevista l'entrata in vigore il 15 dicembre 2013.

## **I vigenti contratti di servizio**

### **ANNO 2010**

Modalità di trasporto	TRASPORTO FERROVIARIO – servizi in concessione ex art. 9 D. Lgs 422/97
Azienda fornitrice	TRENTALIA S.P.A.
Stazione appaltante	REGIONE DEL VENETO
Tipologia di affidamento	Affidamento diretto dal 01.01.2009 al 31.12.2014
Data inizio contratto	01 gennaio 2009

Valore corrispettivo contratto	€ 122.771.680,65
Altre risorse erogate per il TPL ferroviario a Trenitalia S.p.A. (atti aggiuntivi al contratto di servizio anno 2011)	€ 351.014,00
Trenikm	14.941.083
Buskm	compreso nei trenikm

Modalità di trasporto	TRASPORTO FERROVIARIO – servizi ex art. 8 D. Lgs. 422/97
Azienda fornitrice	SISTEMI TERRITORIALI S.P.A.
Stazione appaltante	REGIONE DEL VENETO
Tipologia di affidamento	Affidamento diretto dal 01.01.2010 al 31.12.2014 – società regionale
Data inizio contratto	01 gennaio 2010
Valore contratto	€ 6.025.082,87
Altre risorse erogate per il TPL ferroviario a Sistemi Territoriali S.p.A. (servizi sperimentali anno 2010)	€ 1.012.770,37
Trenikm	584.086
Buskm	no

## ANNO 2011

Modalità di trasporto	TRASPORTO FERROVIARIO – servizi in concessione ex art. 9 D. Lgs 422/97
Azienda fornitrice	TRENITALIA S.P.A.
Stazione appaltante	REGIONE DEL VENETO
Tipologia di affidamento	Affidamento diretto dal 01.01.2009 al 31.12.2014
Data inizio contratto	01 gennaio 2009
Valore contratto	€ 125.227.114,27
Altre risorse erogate per il TPL ferroviario a Trenitalia S.p.A. (servizi sperimentali anno 2011)	€ 397.377,27
Trenikm	14.717.437,75

Buskm	compreso nei trenikm
-------	----------------------

Modalità di trasporto	TRASPORTO FERROVIARIO – servizi ex art. 8 D. Lgs. 422/97
Azienda fornitrice	SISTEMI TERRITORIALI S.P.A.
Stazione appaltante	REGIONE DEL VENETO
Tipologia di affidamento	Affidamento diretto dal 01.01.2010 al 31.12.2014 – società regionale
Data inizio contratto	01 gennaio 2010
Valore contratto	€ 6.115.459,11
Altre risorse erogate per il TPL ferroviario a Sistemi Territoriali S.p.A. (servizi sperimentali anno 2011)	€ 1.027.961,93
Trenikm	598.802
Buskm	no

## ANNO 2012

Modalità di trasporto	TRASPORTO FERROVIARIO – servizi in concessione ex art. 9 D. Lgs 422/97
Azienda fornitrice	TRENITALIA S.P.A.
Stazione appaltante	REGIONE DEL VENETO
Tipologia di affidamento	Affidamento diretto dal 01.01.2009 al 31.12.2014
Data inizio contratto	01 gennaio 2009
Valore contratto	€ 127.548.376,62
Altre risorse erogate per il TPL ferroviario a Trenitalia S.p.A.	/
Trenikm	14.546.721
Buskm	compreso nei trenikm

Modalità di trasporto	TRASPORTO FERROVIARIO – servizi ex art. 8 D. Lgs. 422/97
Azienda fornitrice	SISTEMI TERRITORIALI S.P.A.

Stazione appaltante	REGIONE DEL VENETO
Tipologia di affidamento	Affidamento diretto dal 01.01.2010 al 31.12.2014 – società regionale
Data inizio contratto	01 gennaio 2010
Valore contratto	€ 6.206.885,10
Altre risorse erogate per il TPL ferroviario a Sistemi Territoriali S.p.A. (servizi sperimentali anno 2012)	€ 1.067.001,96
Trenikm	598.802
Buskm	no

### La qualità del servizio ferroviario

Ai fini della migliore valutazione della prestazione dei servizi ferroviari si allegano:

- Contratto di servizio con Trenitalia S. p.A.
- Contratto di servizio con Sistemi Territoriali S.p.A.

Anno 2010:

- DGR n. 676 del 24.05.2011 ad oggetto “Monitoraggio della qualità del servizio di trasporto ferroviario sul territorio regionale. Applicazione sanzioni. ”;
- Customer satisfaction Trenitalia Anno 2010.

Anno 2011:

- DGR n. 596 del 17.4.2012 ad oggetto “Monitoraggio della qualità del servizio di trasporto ferroviario sul territorio regionale. Applicazione sanzioni 2012”;
- Customer satisfaction Trenitalia Anno 2011.

Anno 2012:

- DGR n. 525 del 16.4.2013 ad oggetto “Monitoraggio della qualità del servizio di trasporto ferroviario sul territorio regionale. Applicazione sanzioni 2012”
- Customer satisfaction Trenitalia Anno 2012.

## **ADEMPIMENTO EX ART. 34 D.L. 18.10.2012 N. 179**

Per l'anno 2013 la presente relazione viene integrata con quanto previsto ai sensi dall'art.34 del D.L. 18.10.2012 n. 179, in vigore dal 1 gennaio 2013, che così recita:

*“OMISSIS - Co 20. Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste - OMISSIS.”.*

Per quanto sopra, in aggiunta a quanto già riportato nella presente relazione, si precisa che il servizio ferroviario regionale è disciplinato dall'art. 18 del D L.gs. 422/1997, secondo il quale l'esercizio del servizio medesimo è regolato da contratti di servizio con durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei.

Il gestore del servizio è scelto mediante procedure concorsuali in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi.

A tal fine, l'art. 5 paragrafo 6 del Regolamento CE 1370/2007 prevede che *“a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia”.*

In merito alla disciplina nazionale, si evidenzia, in particolare, la previsione di cui all'art. 25, co 2, del D.L. 185/2008, come convertito con legge n. 2/2009 che ha autorizzato la spesa di 180 milioni di euro, da ripartire tra le Regioni, per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 al fine della stipula di nuovi contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia”, subordinando l'erogazione delle risorse alla stipula dei contratti medesimi *“che devono rispondere a criteri di efficientamento e razionalizzazione”.*

Stante quanto sopra, anche la Regione del Veneto si è avvalsa delle previsioni di cui all'art. 5, par. 6, del Regolamento CE n. 1370/2007 al fine di affidare il contratto di servizio 01.01.2009-31.12.2014 a Trenitalia S.p.A.; per quanto riguarda Sistemi Territoriali S.p.A., inoltre, trattasi di Società regionale partecipata dalla Regione del Veneto per il tramite di Veneto Sviluppo S.p.A.

I dati relativi ai due contratti sono riportati nelle precedenti tabelle della presente relazione.