

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 29 del 11 gennaio 2018

Affidamento per il periodo 2018-2032 dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale della Regione del Veneto ad eccezione delle relazioni Adria-Mestre, Rovigo-Chioggia e Rovigo-Verona. Avviso di pre-informazione n. 2016/s 252-464994 pubblicato nella GUUE del 30.12.2016. Affidamento Diretto a Trenitalia SpA. CIG 7348381BD3.

[Trasporti e viabilità]

Note per la trasparenza:

Con il presente provvedimento si propone di affidare per il periodo 2018-2032 i servizi ferroviari di interesse regionale e locale della Regione del Veneto, ad eccezione delle relazioni Adria-Mestre, Rovigo-Chioggia e Rovigo-Verona, alla società Trenitalia Spa tramite affidamento diretto ai sensi dell'art. 5 del Regolamento (CE) 1370/2007.

L'Assessore Elisa De Berti riferisce quanto segue.

In data 23.09.2010 è stata sottoscritta fra la Regione del Veneto e Trenitalia S.p.A. una Convenzione avente ad oggetto "*Contratto per l'affidamento e la fornitura del servizio di trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2009 - 31.12.2014*". Tale atto è stato modificato ed integrato dall'"*Atto modificativo - integrativo del contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2009 - 31.12.2014*", approvato con DGR n. 436 del 10 aprile 2013 esottoscritto il 27 maggio 2013.

Con riferimento alla durata del contratto, l'art. 3 del contratto stesso prevedeva una durata di sei anni (01.01.2009-31.12.2014) rinnovabile per ulteriori sei anni (fino al 31.12.2020), più un eventuale anno di proroga tecnica.

Con successiva nota del 30 dicembre 2013, indirizzata a Trenitalia Spa, è stata attivata la procedura di disdetta del Contratto di Servizio, prevedendo come data di scadenza il 31 dicembre 2014, corrispondente al primo periodo di 6 anni, con contestuale richiesta della proroga tecnica di un anno, fino al 31 dicembre 2015.

Conseguentemente, la Regione del Veneto ha pubblicato nella GUUE del 26.02.2014 l'avviso di pre-informazione previsto dall'art. 7 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, al fine di informare gli operatori economici dell'intenzione dell'Amministrazione di indire una gara d'appalto aperta per quanto riguardava il servizio svolto da Trenitalia S.p.A..

Con DGR n. 1711 del 29 settembre 2014 la Regione del Veneto ha, pertanto, avviato le procedure propedeutiche alla pubblicazione del bando di gara per l'aggiudicazione del servizio di trasporto ferroviario all'interno del proprio territorio, incaricando la società regionale Sistemi Territoriali S.p.A. di svolgere tutte le attività tecniche per la predisposizione di tutti gli atti propedeutici all'espletamento della gara.

Poiché la proroga tecnica fino al 2015 non era sufficiente per garantire la conclusione dell'intera procedura, che veniva stimata in circa 5 anni, in data 4 maggio 2015 il Presidente della Regione e l'Amministratore Delegato di Trenitalia S.p.A. hanno sottoscritto un Verbale di intesa contenente l'impegno delle Parti a sottoporre ai rispettivi organi deliberanti un atto di proroga del servizio di cinque anni, più un ulteriore anno, quindi con cessazione effettiva al 31.12.2020, finalizzato a garantire la piena funzionalità del servizio di trasporto ferroviario durante i tempi tecnici di esecuzione della procedura di gara.

Nel corso della seconda metà del 2015, in ragione di ulteriori investimenti di entità significativa offerti da Trenitalia Spa, in luogo dell'atto di proroga-ponte previsto dal Verbale d'Intesa, è stato approvato con delibera di Giunta regionale n. 1760 dell'1.12.2015 un "*Atto di proroga del contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale tra Regione Veneto e Trenitalia S.p.A. relativamente al periodo 1° gennaio 2015-31 dicembre 2023*".

Tale Atto di proroga approvato con DGR. n. 1760/2015 non è stato immediatamente firmato, prima in attesa dell'approvazione del Bilancio da parte del Consiglio Regionale e, poi a seguito di possibili ulteriori miglioramenti del servizio prospettate da Trenitalia S.p.A., che richiedevano la revisione dello sviluppo del Piano Economico Finanziario. Nello specifico, Trenitalia - a seguito anche della aggiudicazione della gara europea per la fornitura dei nuovi treni per il trasporto regionale - ha proposto alla Regione nuovi investimenti per un ulteriore profondo rinnovo della flotta, anche alla luce della attesa elettrificazione di alcune linee ferroviarie, come previsto dall'Accordo Quadro sottoscritto tra Regione Veneto e Gestore della Rete - RFI in data

20 dicembre 2016.

Pertanto, nelle more della sottoscrizione dell'*Atto di proroga* di cui sopra e dando atto della continuità del servizio erogato da parte di Trenitalia, è stato approvato con DGR n. 1260 dell'1 agosto 2016 l'Atto di intesa tra Regione Veneto e Trenitalia Spa per la continuazione del servizio fino al 1° gennaio 2017, poi sottoscritto dalle Parti in data 05 agosto 2016.

In data 3 novembre 2016, in esito all'avviso di pre-informazione pubblicato nella GUUE del febbraio 2014, è pervenuta alla Regione del Veneto una manifestazione di interesse da parte di una diversa impresa operante nel settore dei servizi di trasporto pubblico.

Successivamente, la Regione Veneto, in ragione dell'ampio ed articolato piano di investimenti offerto da Trenitalia SpA, ha aggiornato la proroga del contratto di servizio con Trenitalia Spa rispetto a quella approvata con DGR 1760/2015. Tale "*Atto di proroga del contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale tra Regione Veneto e Trenitalia S.p.A. relativamente al periodo 1° gennaio 2015-31 dicembre 2023*" è stato quindi approvato dalla Giunta Regionale con DGR 1919 del 29.11.2016 e sottoscritto il 22.12.2016. In merito alla durata dell'affidamento, la stessa è di complessivi 9 anni a far data dal 1.1.2015, corrispondenti ai sei anni di proroga previsti dal contratto originario, più ulteriori tre anni in applicazione dell'art. 4 paragrafo 3 del Reg. CE 1370/2007.

Nel frattempo, Trenitalia Spa con nota in data 4 novembre 2016 ha formulato alla Regione una nuova proposta commerciale per ottenere un nuovo affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale con decorrenza ipotizzata dal 2018 e un orizzonte temporale complessivo fino al 31.12.2032, in ragione della possibilità offerta dal paragrafo 6 dell'art. 5 del Regolamento CE 1370/2007 (10 anni), più la proroga del 50% della durata del contratto per significativi investimenti di cui all'art. 4 par.4 del medesimo Regolamento.

Conseguentemente, in data 30 dicembre 2016 la Regione Veneto, adempiendo agli obblighi di pubblicità previsti dal Regolamento CE, ha pubblicato in GUUE l'avviso di pre-informazione n. 2016/s 252-464994 al fine di informare in merito all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e locale mediante affidamento diretto a Trenitalia Spa con decorrenza del contratto dal 1.1.2018 fino al 31.12.2032 (*rectius* 10 anni + 5 anni di proroga per ulteriori investimenti, ai sensi dell'art. 4, par. 5, del Reg. (CE) 1370/2007).

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 pubblicino determinate informazioni almeno un anno prima e un anno dopo l'aggiudicazione.

In esito all'avviso pubblicato il 30.12.2016, in data 26 gennaio 2017 è pervenuta alla Regione Veneto una nuova manifestazione di interesse da parte di impresa diversa da quella indicata come affidataria nell'Avviso, impresa che, tra l'altro, si era già dichiarata interessata all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale con precedente nota del 3.11.2016. Il ricevimento della suddetta manifestazioni di interesse da parte di un soggetto diverso rispetto all'avviso di pre-informazione del 30 dicembre 2016 ha reso necessario una ulteriore valutazione circa gli obblighi procedurali per l'affidamento del servizio anche in quanto con Segnalazione del 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.

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.

In merito, si sono, quindi, tenuti alcuni incontri interlocutori tra gli Uffici regionali competenti e l'Avvocatura Regionale, a cui ha fatto seguito il parere dell'Avvocatura stessa fornito con nota prot. 344796 del 10.08.2017. In tale parere, nel riscontrare l'insussistenza di precedenti esperienze tali da poter fornire un meditato quadro operativo, la stessa ha fornito delle indicazioni sulle facoltà alternative offerte dalla normativa vigente, ribadendo che l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale e locale potrà avvenire o attraverso gara o attraverso l'affidamento diretto. Nello stesso è, altresì, riportata la Comunicazione n. 2014/C92/01 della Commissione Europea con la quale la stessa 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".

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

Al riguardo, si osserva che l'Atto di Segnalazione, per giurisprudenza costante, non può in alcun modo configurarsi come atto cogente o comunque vincolante nei confronti delle amministrazioni destinatarie: tanto più che aderire alla tesi della necessità del confronto valutativo richiesto, significherebbe eliminare di fatto la possibilità di procedere all'affidamento diretto, venendo tale procedura comparativa a configurarsi quale possibile mera "variante" della procedura di gara.

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, 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).

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*".

Nel caso della Regione Veneto l'affidamento diretto del servizio pubblico di trasporto per ferrovia, prende avvio dalla previsione contenuta nell' "*Atto di proroga del contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale tra Regione Veneto e Trenitalia S.p.A. relativamente al periodo 1° gennaio 2015-31 dicembre 2023*" dove, in particolare, all'art. 3 comma 4 si prevede che "*Le parti, in presenza di ulteriori rilevanti investimenti proposti da parte di Trenitalia, da realizzarsi in tempi significativamente brevi e tali da determinare dirette e positive ricadute sui livelli prestazionali, nonché la formulazione di un nuovo PEF sostenibile dalle parti, si riservano di procedere alla sottoscrizione di un nuovo contratto di diversa durata, che non ecceda comunque il limite massimo previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 (art. 5.6 e art. 4.4). In tal caso entro il 2016 verranno assolti gli obblighi di pubblicità previsti dall'articolo 7 del paragrafo 2 del suddetto Regolamento (CE).*"

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.

A questa offerta è seguito l'avviso di preinformazione pubblicato il 30 dicembre 2016 che contiene sia l'indicazione della procedura che si intende seguire, il suo oggetto, la sua durata, e l'affidatario già individuato in Trenitalia SpA..

Giova ricordare che tale avviso di preinformazione non è stato impugnato da alcun soggetto, per cui costituisce valido riferimento da segnalare la sentenza del TAR Liguria n. 831 del 27.10.2017 pubblicata il 14.11.2017, dove si afferma, nelle considerazioni di diritto, che "*Nel caso di specie, l'avviso di preinformazione pubblicato dalla Regione Liguria non è affatto preordinato all'indizione di una procedura competitiva, bensì - all'opposto - all'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico ferroviario ligure per 15 anni dall'1.1.2018 a Trenitalia SpA, operatore specificamente individuato. Stando così le cose è evidente come - allo stato - l'interesse della ricorrente, quale impresa del settore interessata all'affidamento del servizio, sia concentrato unicamente sulla contestazione della modalità prescelta di "aggiudicazione diretta" del contratto di trasporto pubblico ferroviario....omissis....Nè rileva, in mancanza dell'impugnazione dell'avviso di preinformazione (con cui è stata prescelta la modalità di affidamento diretto del servizio) il fatto che la ricorrente abbia spontaneamente presentato alla*

Regione Liguria apposita manifestazione di interesse...omissis."

Nel corso del 2017, la società Trenitalia SpA ha continuato a sviluppare la proposta già presentata per giungere al 22 dicembre con la presentazione di una proposta maggiormente articolata e specificata che è stata esaminata in contraddittorio con gli uffici regionali ed integrata con le successive note del 2 gennaio 2018 e 5 gennaio 2018, e da ultimo riassunta nella proposta in data 9 gennaio 2018 acquisita al protocollo regionale n. 9173 del 10 gennaio 2018 ed integrata in data 10 gennaio 2018 con nota acquisita al protocollo regionale n. 9571 del 10.01.2018.

Gli uffici regionali al fine di valutare sia la sostenibilità che la congruità che l'efficacia ed efficienza della proposta presentata, si sono avvalsi del supporto fornito da due service esterni con competenze specifiche, l'uno sulla tipologia del servizio ferroviario andando a costruire l'apposito Fascicolo Tecnico, e l'altro con competenze più specifiche in materia di sostenibilità economico-finanziaria e redazione del Piano Economico Finanziario (PEF).

La proposta presentata da Trenitalia SpA consente in via prioritaria:

- l'acquisizione di nuovo materiale rotabile per complessivi 78 nuovi treni in termini di tempi significativamente brevi (2020-2023) con immissione in circolazione di ben 25 treni già a partire dal 2020;
- l'acquisizione di materiale rotabile in numero quantitativamente significativo (n. 69 oltre ai 9 già previsti con l'Atto di proroga del 2016) e qualitativamente di elevato livello prestazionale e con ridotte esigenze manutentive;
- il significativo aumento degli investimenti per il *revamping* della flotta dei treni, pari a circa 3 volte rispetto all'investimento previsto nell'Atto di proroga;
- la conseguente riduzione dell'età media del materiale rotabile circolante in Veneto che passerebbe dai 16,3 anni attuali ai 6,2 anni nel 2021, con mantenimento dello stesso valore sostanzialmente inalterato fino al 2026;
- 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);
- il valore del corrispettivo al km per il 2023 risulta inferiore di oltre il 10% rispetto alla media nazionale al 2017 e che resta comunque inferiore fino al 2032 rispetto alla citata media nazionale del 2017;
- il mantenimento dei corrispettivi a carico della Regione invariati fino al 2020 con una contenuta indicizzazione degli stessi a partire dal 2021 grazie ad un costante efficientamento dei processi produttivi di Trenitalia, nonché all'impegno della stessa al contrasto all'evasione/elusione tariffaria ed alla crescita dei viaggiatori trasportati;
- l'aumento della produzione dal 2021 pari al 3% in coerenza con quanto previsto nel vigente Accordo Quadro RFI - Regione Veneto;
- i significativi investimenti sugli impianti di manutenzione di Mestre e Verona;
- 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;
- la realizzazione in breve termine di migliori risultati di efficienza energetica e di miglioramento ambientale a seguito della riduzione dell'utilizzo dei treni diesel ed utilizzo di più efficiente materiale rotabile a trazione elettrica;
- 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.

Per l'acquisizione del nuovo materiale rotabile la proposta commerciale di Trenitalia prevede una quota di cofinanziamento regionale per complessivi Euro 42.636.125,56 a valere sulle risorse assegnate alla Regione Veneto con Decreto del MIT n. 408 del 10.08.2017 relativo all'approvvigionamento del materiale rotabile ferroviario .

La proposta della società Trenitalia SpA si presenta, pertanto, particolarmente conveniente in termini di efficienza, economicità e qualità del servizio oltre che sotto il profilo dei tempi significativamente brevi in cui la stessa trova sviluppo. L'affidamento diretto a Trenitalia Spa consentirebbe, infatti, di raggiungere tali obiettivi in tempi ridotti garantendo efficienza e qualità del servizio.

Ciò premesso, si propone di confermare, come da condivisione da parte dell'Avvocatura regionale che ha seguito lo svolgimento del procedimento, la scelta di ricorrere all'affidamento diretto per il servizio pubblico regionale e locale di trasporto per ferrovia, evidenziando che il bilanciamento degli interessi coinvolti è già stato compiuto dal legislatore comunitario laddove con il Regolamento 1370/2007 ha ammesso la facoltà di affidamento diretto dei servizi ferroviari, equiparandola alle altre opzioni, e chiarendo che essa deriva dalla necessità di tener conto delle peculiari organizzazioni territoriali dei singoli Paesi in un'ottica di graduale transizione al mercato concorrenziale in un contesto caratterizzato da ingenti investimenti economici da parte degli operatori di settore e in coerenza con le esigenze di efficienza a favore dell'utenza.

Quanto, invece, alla scelta dell'affidatario, si propone di confermare la società Trenitalia SpA con sede legale in Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma (P.IVA e C.F. 05403151003) essendo la proposta presentata dalla suddetta società in data 9

gennaio 2018 , acquisita al protocollo regionale n. 9173 del 10 gennaio 2018 come integrata in data 10 gennaio 2018 con nota acquisita al protocollo regionale n. 9571 del 10.01.2018, rispondente al preminente interesse pubblico in quanto prevede corposi investimenti, proposti in tempi significativamente brevi, che consentono di realizzare dirette e positive ricadute sui livelli prestazionali del servizio, oltre alla formulazione di un nuovo PEF sostenibile dalle Parti, che introduce margini di miglioramento non solo rispetto all'Atto di Proroga 2016, ma anche in termini assoluti.

Al fine di regolare il rapporto contrattuale in oggetto è stato, quindi, predisposto un idoneo schema di contratto con relativi allegati, così come riportati in **Allegato A** alla presente deliberazione quale sua parte integrante e sostanziale.

In merito alla copertura finanziaria del Contratto di cui si propone l'approvazione concorrono le risorse derivanti 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), ed allocate sul bilancio di previsione 2018-2020 al capitolo 101807/U, denominato "Fondo per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario (Art. 1, c. 301, L. 24/12/2012, n. 228 - Artt. 37 e 38, L.R. 05.04.2013, n. 3").

In aggiunta, si ha il concorso anche sia della somma derivante dal D.M. 1° agosto 2001, di attuazione dell'art. 52 comma 11 della Legge 23.12.2000 n. 388 - allocata al capitolo 45917/U del bilancio di previsione 2018-2020 denominato "Spese per l'esercizio delle funzioni conferite in materia di servizi ferroviari d'interesse regionale e locale in concessione alle Ferrovie dello Stato SpA. (artt. 9, 12, d.lgs. 19/11/1997, n.422 - accordo 27/01/2000)" - che le autonome fonti finanziarie della Regione del Veneto allocate nel capitolo 45780/U del bilancio di previsione 2018-2020 denominato: "Servizi ferroviari integrativi (art. 9, c. 3, lett. b, d.lgs. 19/11/1997, n.422 - art. 41, l.r. 27/02/2008, n.1)".

Analogamente, per il 2019 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.

La Giunta Regionale, con l'approvazione del presente Atto, si impegna a rispettare il principio di contabilità finanziaria potenziata e, nelle ipotesi di insufficienza o ritardo nei trasferimenti statali, ad integrare le somme trasferite dallo Stato mediante risorse regionali al fine di onorare tempestivamente le obbligazioni derivanti dal contratto con Trenitalia S.p.A., che, in caso di ritardo nei pagamenti, generano interessi moratori secondo la vigente disciplina in materia di obbligazioni di natura commerciale.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale, e che successivamente alla definizione di detta istruttoria non sono pervenute osservazioni in grado di pregiudicare l'approvazione del presente atto;

VISTA la Legge Regionale 25/1998;

VISTO il Regolamento (CE) n. 1370/2007;

VISTA la Legge 99/2009 in particolare art. 61;

VISTO il Regolamento (UE) n. 2016/2338;

VISTA la Direttiva (UE) n. 2016/2370;

VISTA la nota MIT del 10.11.2016;

VISTA la Segnalazione congiunta AGCM, ANAC ed ART del 25 Ottobre 2017;

DATO ATTO che il Direttore di Area ha attestato che il Vicedirettore di Area nominato con DGR n. 1404 del 29/08/2017, ha espresso in relazione al presente atto il proprio nulla osta senza rilievi, agli atti dell'Area medesima;

delibera

1. di dare atto che le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
2. di confermare, come da Avviso di preinformazione pubblicato il 30 dicembre 2016 e per le motivazioni indicate in premessa, la procedura di affidamento diretto ex art 5 par. 6 Regolamento CE 1370/2007;
3. di, conseguentemente, affidare direttamente per il periodo 2018-2032 i Servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale della Regione del Veneto ad eccezione delle relazioni Adria-Mestre, Rovigo-Chioggia e Rovigo-Verona alla società Trenitalia SpA, con sede legale in Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma (P.IVA e C.F. 05403151003) sulla base della proposta presentata in data 9 gennaio 2018 acquisita al protocollo regionale n. 9173 del 10 gennaio 2018, come integrata in data 10 gennaio 2018 con nota acquisita al protocollo regionale n. 9571 del 10.01.2018;
4. di approvare lo schema di contratto **Allegato A** parte integrante della presente deliberazione da sottoscrivere con Trenitalia SpA;
5. di incaricare il Direttore della Direzione Infrastrutture Trasporti e Logistica della sottoscrizione del Contratto di cui al precedente punto 4;
6. di incaricare la Direzione Infrastrutture Trasporti e Logistica - Unità Organizzativa Mobilità e Trasporti della gestione operativa dei rapporti con Trenitalia S.p.A. e del servizio oggetto del Contratto di cui al punto 4 successivamente alla sottoscrizione dello stesso compresa la pubblicazione dell'avviso di post informazione di cui all'art. 7 par. 3 Regolamento CE 1370/2007 entro un anno dall'affidamento;
7. di stimare in Euro 2.226.900.000,00 (per gli anni 2018-2032), IVA esclusa, l'importo delle obbligazioni di spesa a favore di Trenitalia SpA, derivanti dal Piano Economico Finanziario allegato del Contratto oltre ad Euro 42.636.125,56 quale cofinanziamento del nuovo materiale rotabile di cui al DM MIT n. 408 del 10.08.2017;
8. di dare atto che il presente provvedimento è soggetto a pubblicazione ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;
9. di pubblicare il presente atto nel Bollettino ufficiale della Regione.

Sub Allegati 1.1 sez. a - 1.1. sez. b - 1.2 - 1.3 sez. a - 1.3 sez. b - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 dell'allegato A (*omissis*)