

## GIUNTA REGIONALE

Seduta del **29 SET. 2017**Deliberazione N. **539**L'anno ..... il giorno ..... del mese di **29 SET. 2017**negli uffici della Regione Abruzzo, si è riunita la Giunta Regionale presieduta dal Presidente Sig.  
**Dott. Luciano D'ALFONSO**

con l'intervento dei componenti:

	P	A
1. LOLLI Giovanni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. DI MATTEO Donato	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3. GEROSOLIMO Andrea	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4. PAOLUCCI Silvio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. PEPE Dino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. SCLOCCO Marinella	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Svolge le funzioni di Segretario **Daniela Valenza**

## OGGETTO

Affidamento in concessione alla Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) SpA Uninominale di determinati servizi di trasporto automobilistico, urbano ed extraurbano e di servizi di trasporto ferroviario ex art. 8 D. Lgs. n. 422/1997. Approvazione della relazione di cui all'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012 e del relativo schema di contratto di concessione.

## LA GIUNTA REGIONALE

## VISTI:

- il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70
- la Direttiva (UE) n. 2014/23 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'aggiudicazione dei contratti di concessione;

- la Direttiva (UE) n. 2014/24 del Parlamento europeo e del Consiglio sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE;
- la Direttiva (UE) n. 2014/25 del Parlamento europeo sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE;
- il D.Lgs. n. 422/1997, recante *"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"*, in particolare gli artt. 18 e 19;
- la Legge Regionale 23 dicembre 1998, n. 152, recante *"Norme per il trasporto pubblico locale"*, con la quale la Regione Abruzzo ha dato attuazione alle disposizioni del D. Lgs. n. 422/1997;
- la Legge Regionale 15 ottobre 2008, n. 13, recante *"Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e sistema sanzionatorio"*;
- la Legge n. 102/2009 *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, recante provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali"*, in particolare l'art. 4 bis;
- il Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante: *"Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture"*;
- la Legge 136/2010, *"Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia"* e successive modifiche ed integrazioni in materia di tracciabilità dei flussi finanziari;
- il decreto legge 6 luglio 2012 n. 95, convertito con modificazioni nella Legge 7 agosto 2012 n. 135, modificato dalla legge 24 dicembre 2012 n. 228, che istituisce il fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale;
- il D.P.C.M. 11 marzo 2013 è s.m.i. che definisce i criteri e le modalità di riparto del suddetto fondo fra le regioni a statuto ordinario, secondo obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale fissati dal citato art. 16-bis della L. 135/2012;
- il Decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 *"Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"*;
- la Legge 23 dicembre 2014 n. 190, *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)"*, articolo 1, commi 629, lettere b) e c), 632 e 633;
- il Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante *"Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica"*, in particolare l'art. 16 *"Società in house"*;
- D.L. n. 179/2012, convertito in legge coordinato con la legge di conversione 17 dicembre 2012, n. 221 (in questo stesso supplemento ordinario alla pag. 1), recante: *"Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese"*;
- D.L. n. 138/2001 *"Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo"*, convertito nella Legge n. 148/2011, in particolare l'art. 3 bis recante *"Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali"*;
- il D.L. n. 201/2011, *"Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici"*, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214;
- il D.L. 24 aprile 2017, n. 50, *"Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo"*, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96;
- lo Statuto Regionale;
- la Legge Regionale 10 gennaio 2011, n. 1 (Legge Finanziaria regionale 2011);



- la Legge Regionale 10 gennaio 2013, n. 2 (all'art. 28 bis inserito dall'art. 3, comma 1, L.R. 16 luglio 2013, n. 20);
- la Legge Regionale 23 dicembre 2014, n. 47, recante *"Riordino delle partecipazioni societarie nel settore del trasporto pubblico locale"*;
- la Legge Regionale 21 dicembre 2016, n. 40, *"Riconoscimento dei debiti fuori bilancio derivanti da sentenze esecutive ai sensi dell'articolo 73, comma 1, lett. a) del D.Lgs. 118/2011 (Numero 1/2016 DPF) e ulteriori disposizioni finanziarie"*
- la Legge Regionale 4 agosto 2017, n. 43, recante *"Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale"*;
- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 109 del 14/3/2017 è stato approvato il *"Disciplinare per il controllo analogo sulle società in house della Regione Abruzzo"* nel rispetto della normativa dell'Unione Europea e nazionale in materia;
- la Legge Regionale 14 settembre 1999, n. 77, *"Norme in materia di organizzazione e rapporti di lavoro della Regione Abruzzo"* e successive modifiche ed integrazioni;
- la Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 49/2015 *"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 definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento"*;
- la Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 48/2017, *"Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del Decreto Legge numero 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1 del Decreto Legge numero 1/2012"*;

**VISTO** l'art. 27 del Decreto Legge n. 50/2017, recante *"Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo"*, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il quale, nel definire i criteri di riparto tra le Regioni del Fondo Nazionale Trasporti, prevede un meccanismo di decurtazione dei trasferimenti delle risorse del fondo per le Regioni nelle quali, al 31 dicembre di ogni anno, risultino affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale non aggiudicati con procedure di gara. Tale decurtazione, tuttavia, non si applica per i contratti affidati entro il 30 settembre 2017, in conformità al Reg. CE n. 1370/2007;

**VISTO** il medesimo art. 27 del Decreto Legge n. 50/2017, il quale dispone che le Regioni debbano provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio e alla contestuale riprogrammazione dei servizi, entro e non oltre 120 giorni dall'avvenuta pubblicazione di un decreto del Ministro per le Infrastrutture e Trasporti (MIT), di concerto con il Ministro dell'Economia e Finanze (MEF), previa intesa da raggiungersi in Conferenza Unificata e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, che dovrà individuare i criteri per tale determinazione ad opera delle Regioni, secondo le procedure previste dal Regolamento CE 1370/2007;

**VISTO** l'art. 48 del citato D.L. 50/2017, il quale:

- al comma 1, dispone che le Regioni debbano individuare i bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale ed i relativi enti di governo, sentite le città metropolitane, gli enti di area vasta ed i comuni capoluogo, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda e che tengano conto di specifici fattori indicati dalla disposizione. I bacini di cui al comma 1 comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti, ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane;
- al comma 4, precisa che ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente, i bacini di mobilità sono articolati in più lotti oggetto di procedure di gara e di contratti di



servizio, salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alle specificità territoriale; tali eccezioni sono disciplinate con delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

- al quinto comma, in ultimo, espressamente prevede e precisa che la mancata individuazione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo non costituisca motivo perché gli enti competenti non procedano all'affidamento dei servizi di trasporto attualmente in scadenza, permanendo al contrario nei loro confronti l'obbligo di provvedere anche *"nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo"*;

**CONSIDERATO** che il sistema di individuazione dei bacini di traffico e dei servizi minimi, per come disciplinato agli artt. 12-16 della L.R. 152/1998 non è più coerente con le recenti norme previste del D.L. 50/2017 che, contrariamente a quanto disposto nella legislazione regionale, dispongono una necessaria suddivisione dei bacini di mobilità in più lotti ed impongono altresì determinate dimensioni minime dei bacini di mobilità;

**VISTO**, pertanto, l'art. 1 della L.R. n. 43 del 4 agosto 2017, pubblicata sul BURAT Speciale n. 85 del 9/8/2017, recante *"Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale"*, con la quale, la Regione Abruzzo, al fine di adeguare la normativa regionale alle previsioni di cui all'art. 48 del D.L. 50/17, convertito con modificazione con la L. n. 96/2017, ha stabilito che:

*"1. Nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei lotti di cui all'articolo 48 del D.L. 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, della determinazione degli adeguati livelli di servizio e della relativa riprogrammazione dei servizi di cui all'articolo 27, comma 6, del D.L. 50/2017, è istituito il bacino unico regionale di programmazione dei servizi di trasporto su gomma ricadenti nel territorio regionale ai sensi dell'articolo 3 bis del D.L. 13 agosto 2011, n. 138 (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo), convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148.*

*2. La Regione esercita, d'intesa con gli enti locali, le funzioni di programmazione, nonché quelle di cui all'articolo 3 bis del D.L. 138/2011 ed adotta i conseguenti provvedimenti garantendo in ogni caso la partecipazione di tutti gli enti competenti per il trasporto pubblico locale.*

*3. I provvedimenti che hanno ad oggetto esclusivamente i servizi di trasporto urbano, anche ai fini della definizione della modalità di finanziamento e di svolgimento dei servizi aggiuntivi, sono adottati mediante intesa che garantisca comunque la partecipazione degli enti locali, nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 3 bis del D.L. 138/2011.*

*4. In caso di inerzia degli enti locali rispetto agli adempimenti di cui al presente articolo, ovvero di mancato raggiungimento dell'intesa di cui ai commi 2 e 3, il Presidente della Giunta regionale esercita i poteri sostitutivi in conformità a quanto disposto dal comma 1 bis dell'articolo 3 bis del D.L. 138/2011";*

**VISTO** l'articolo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, il quale, in combinato con l'art. 8, disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto nel caso in cui il contratto aggiudicato assuma la forma di una concessione di servizi - come definita nelle direttive 23/24/25 del 2014 - ed il relativo regime transitorio;

**VISTO** l'articolo 5, par. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, il quale consente alle autorità competenti di procedere all'adozione di provvedimenti di emergenza in caso di interruzione dei servizi o di pericolo imminente di interruzione, e prevede che tali provvedimenti possano assumere la forma di un'aggiudicazione diretta, di una proroga ovvero di una imposizione dell'obbligo di prestare determinati servizi;

**VISTO** l'articolo 5, paragrafo 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, il quale dispone testualmente *"A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse*



*stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture";*

**VISTO** l'articolo 8 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, che al par. 2 prevede che le autorità competenti si adeguino alle disposizioni di cui al citato art. 5 *"a decorrere dal 3 dicembre 2019"*;

**VISTA** la comunicazione della Commissione Europea recante gli *"orientamenti interpretativi"* al Regolamento (CE) n. 1370/2007, che ha precisato che l'adeguamento di cui si parla è riferito soltanto al paragrafo 3 dell'art. 5, *"ben potendo le autorità competenti ricorrere alle altre forme di affidamento ivi previste (parr. 2, 4, 5 e 6), sin da subito"*;

**VISTO** l'art. 61 della Legge 23/07/2009, n. 99, il quale dispone che le autorità competenti *"possono avvalersi delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6 e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007"*;

**DATO ATTO** che:

- l'art. 3-bis del decreto legge 13/08/2011, n. 138, ha introdotto una disciplina unitaria per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica e dispone che *"le regioni (...) organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012"*;

- il comma 1-bis del medesimo articolo ha previsto, altresì, che *"Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo"*;

- spetta agli enti di governo, inoltre, di effettuare *"la relazione prescritta dall'articolo 34, comma 20, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221"*, nella quale i medesimi danno conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e ne motivano le ragioni con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio;

attualmente, il servizio di trasporto pubblico automobilistico del bacino unico regionale produce complessivamente circa 45,5 milioni di chilometri, di cui 11,4 di servizio di trasporto urbano di concessione comunale, e 34,1 di servizio di trasporto extraurbano, oggetto di concessioni regionali, a cui si aggiungono i servizi di trasporto ferroviario, ex art. 8 e 9 del D. Lgs. n. 422/1997, pari a complessivi 6,5 milioni di chilometri, di cui circa 1, 4 di servizio sostitutivo gomma, come si evince dalla tabella allegata sotto la lettera A) al presente provvedimento;

- tale offerta è composta da servizi di trasporto regionale e comunale:

a) individuati a conclusione delle procedure previste nella legge regionale 10 gennaio 2011, n. 1 (Legge Finanziaria regionale 2011) e successive modifiche ed integrazioni, con specifici provvedimenti amministrativi;

b) affidati con atti di concessione e contratti di servizio in proroga fino al 31 dicembre 2017 in applicazione della L.R. 26 dicembre 2016, n. 40;

c) finanziati attraverso il sistema di contribuzione, collegato ai titoli concessori, oppure attraverso il sistema dei corrispettivi contrattuali o dei trasferimenti a carico del Fondo Regionale Trasporti, di cui all'art. 28 bis della L.R. 10 gennaio 2013, n. 2, come inserito dall'art. 3, comma 1, L.R. 16 luglio 2013, n. 20;

**CONSIDERATO** che:



- i servizi di trasporto nella Regione Abruzzo sono caratterizzati da una preponderanza di servizi di linea che collegano località, territori ed aree interne, soggette ad un intenso fenomeno di spopolamento, per i quali i servizi di trasporto rappresentano l'unico accesso a tutti quei servizi essenziali che anche a causa di detto spopolamento sono stati via via delocalizzati nei centri maggiori;
- il Rapporto di Istruttoria per la Selezione delle Aree Interne, allegato alla DGR 14 aprile 2015, n. 290 - evidenzia che su 305 Comuni ben 216 ricadono in aree interne e 99 vengono definiti periferici e ultraperiferici;
- l'attuale offerta di trasporto di linea in Abruzzo, per natura e caratteristiche del territorio e della realtà economica sociale dello stesso, costituisce una risorsa primaria ed è funzionale a soddisfare: 1) la salvaguardia del pendolarismo scolastico; 2) i servizi a domanda debole; 3) la tutela delle zone montane e interne, maggiormente disagiate;

**CONSIDERATO ALTRESI' che:**

- con L.R. n. 40 del 21/12/2016 è stato disposto che *"la Regione e gli Enti Locali titolari delle concessioni e dei contratti di servizio di TPL su gomma e ferro in scadenza al 31/12/2016 provvedono a garantire la continuità del servizio (...) fino all'affidamento dei servizi e comunque per una durata non superiore ad un anno del 31/12/2017"*;
- ad oggi, le concessioni prorogate sono tutte prossime alla scadenza;
- pur avendo la Giunta Regionale, nel corso del tempo, avviato le attività di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico, queste ultime non risultano concluse anche in conseguenza dell'annullamento della DGR 522/2016 da parte del TAR Abruzzo - Pescara con sentenze nn. 138 e 220 del 2017;
- pertanto, attualmente sono erogati quali servizi di trasporto pubblico regionale e locale quelli storicamente eserciti dagli operatori concessionari in conformità alla L.R. n. 1/2011, L.R. n. 40/2016 e conseguenti provvedimenti amministrativi;
- con determinazione Direttoriale DPE/18 del 22/5/2017 è stato nominato un gruppo di lavoro che dovrà definire la rete dei servizi minimi di trasporto pubblico, con il compito di concludere il procedimento, in base a quanto previsto dal D. Lgs. 422/1997, dalla L.R. n. 13/2016 e nel rispetto delle indicazioni dell'emanando decreto ministeriale di cui all'art. 27, comma 6 del D.L. 50/2017;

**DATO ATTO che:**

- il rinnovato quadro normativo nazionale di cui ai già richiamati artt. 27 e 48 del D.L. 50/2017, impone agli enti competenti, anche nelle more dell'attività di pianificazione che dovrà essere esercitata in forza delle nuove disposizioni, di provvedere comunque ad affidare i servizi di trasporto pubblico nel rispetto della vigente normativa;
- il citato art. 27 del D.L. 50/2017, ai fini dello svolgimento dell'attività di riprogrammazione dei servizi prevede la definizione dei livelli adeguati di servizio, sulla scorta di un Decreto Ministeriale non ancora pubblicato, talché nelle condizioni attuali, pur restando fermo l'obbligo di provvedere all'affidamento, l'attività di riprogrammazione non potrebbe concludersi;
- l'onere di provvedere all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, nel rispetto della vigente normativa, è altresì ulteriormente reso improcrastinabile dal medesimo art. 27 del D.L. 50/2017, il quale ha previsto la già richiamata decurtazione delle risorse derivanti dal riparto del Fondo Nazionale Trasporti, laddove l'affidamento in conformità con il regolamento europeo, con modalità diverse dalla gara, non avvenisse entro il 30 settembre;

**ACCERTATO che:**

- la Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A. Uninominale, costituitasi a seguito del processo di aggregazione industriale realizzatosi con la fusione nella società ARPA S.p.A. delle società regionali GTM S.p.A. (Gestione Trasporti Metropolitani) e FAS S.p.A. (Ferrovia Adriatico Sangritana), giusta Legge Regionale 23 dicembre 2014, n. 47 recante "Riordino delle partecipazioni societarie nel settore del trasporto pubblico locale (Pubblicata sul



Bollettino Ufficiale Telematico della Regione Abruzzo Speciale 30 - 12 - 2014, n. 147 ) e del relativo piano strategico 2014 - 2019, è attualmente affidataria, in forza di proroghe - adottate in conformità alla disposizioni richiamate:

- a) di servizi di trasporto extraurbano precedentemente affidati alle società ARPA Spa e F.A.S. Spa;
  - b) dei servizi di trasporto urbano dei Comuni di Altino, Ateleta, Gissi, Sant'Eusanio del Sangro e San Vito Chietino già gestiti da F.A.S. Spa nonché dei servizi urbani e suburbani di Pescara, Penne e Francavilla al Mare, già gestiti dalla G.T.M. Spa;
  - c) dei servizi di trasporto ferroviario e della gestione della relativa rete ferroviaria, precedentemente affidati alla società FAS Spa;
- la TUA S.p.A., è in possesso delle abilitazioni inerenti le diverse modalità di trasporto che svolge, come da documentazione agli atti dell'Ufficio;

**ACCERTATO ALTRESI'** che la Società TUA S.p.A. Uninominale:

- ai sensi del D.Lgs. 175/2016, art. 16, comma 1, è una società *in house* a intera partecipazione pubblica (socio unico Regione Abruzzo), soggetta a controllo analogo, che può ricevere affidamenti diretti di contratti pubblici dall'amministrazione controllante anche ai sensi dell'articolo 31 del vigente Statuto societario;
- nell'Assemblea, Ordinaria e Straordinaria del 31/7/2017, ha deliberato - tra l'altro - la modifica dello Statuto sociale per adeguarlo alla recente normativa in materia di controllo analogo, come previsto dal D.Lgs. 175/2016 e dalla D.G.R. n. 109 del 14/3/2017, recante il Disciplinare per il controllo analogo sulle Società *in house providing* della Regione Abruzzo;
- con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 30/8/2017 - ratificata dall'Assemblea del 12/9/2017 - e successivamente condivisa con le OO.SS., ai sensi dell'art. 47 della Legge n. 428/1990, giusto verbale agli atti dell'Ufficio, ha autorizzato la cessione in affitto a Sangritana S.p.A., sua partecipata al 100%, del ramo d'azienda corrispondente alle attività commerciali, ai sensi dell'art. 2112 del Codice Civile;
- realizza la parte più importante della propria attività, sia in termini quantitativi che qualitativi, con un fatturato superiore all'80% con la Regione Abruzzo, ente affidante che esercita il controllo analogo;

**RILEVATO** che:

- il Direttore del DPE Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica ha proceduto alla redazione della "Relazione ex art. 34, comma 20, D.L. 179/2012 per l'affidamento dei servizi di trasporto automobilistico urbano ed extraurbano e dei servizi di trasporto ferroviario ex art.8 D.Lgs. 422/1997 alla Società TUA S.p.A.", che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto, che deve intendersi integralmente richiamata (All.1);
- nella relazione vengono illustrate le ragioni poste a base della scelta per la modalità di affidamento *in house providing*, con espresso riferimento alle peculiarità socio demografiche e morfologiche del territorio servito, delle esigenze di collegamento e di unitarietà gestionale tra diverse aree della Regione, della complessiva preferenza per una gestione integrata sotto il profilo della modalità di trasporto (ferro/gomma), nonché la compatibilità della stessa rispetto alla normativa applicabile e la sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta;
- nella citata relazione, inoltre, si dà atto della piena riconduzione e conformità dell'onere a carico della Regione Abruzzo, all'interno dei parametri di costo standard di cui all'art. 1, comma 84, L. 147/2013, per come attualmente rinvenibili a seguito della costituzione dell'apposito Gruppo di Lavoro di cui alla Delibera della Conferenza Unificata n. 128 del 16 ottobre 2014 e dello Schema di Decreto del MIT, redatto a cura del predetto Gruppo di Lavoro e trasmesso alla Conferenza Unificata in data 30 luglio 2015;



- il corrispettivo previsto dal contratto *in house providing* per il periodo 2019-2027, nonché la contribuzione riconosciuta a regime di proroga per il 2018 (v. art.5, par. 5, del Regolamento (CE) 1370/2007), risultano inferiori, e in progressiva riduzione, al costo dei servizi finora erogati dalla TUA Spa, come si evince dai dati dell'ultimo triennio:

2014 - € 96.451.593,94

2015 - € 96.257.950,92

2016 - € 85.639.854,71

- nella relazione vengono altresì definiti i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e di servizio universale, indicate le compensazioni economiche, sulla scorta del Piano Economico Finanziario predisposto in aderenza alle disposizioni vigenti;

- come emerge dal Piano Economico Finanziario predisposto, il calcolo delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico è stato determinato in conformità ai criteri di cui all'Allegato al Regolamento CE n. 1370/2007, nonché al Prospetto n. 4 della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 49/2015 e, ai fini dell'esclusione di possibili vantaggi economici che possano configurare aiuti di stato, nel rispetto dei considerati nn. 33, 34 e 35 del Regolamento citato, in quanto l'affidamento è concesso nel rispetto delle condizioni previste dalla sentenza della Corte di Giustizia Europea C-280/00 "Altmark" e non ricorre la fattispecie degli aiuti di stato per cui non è necessario l'obbligo di notifica di cui all'art. 108.3 del TFUE;

- in base a quanto previsto nella citata L.R. 43/2017, in data 22 agosto 2017 è stata raggiunta l'intesa con gli Enti locali del territorio regionale sui servizi di trasporto urbano, anche ai fini della definizione della modalità di finanziamento e di svolgimento dei servizi aggiuntivi, nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 3 bis del D.L. 138/2011;

- contestualmente, sono stati illustrati agli enti locali competenti, ai fini dell'adozione dell'intesa di cui alla L.R. 4 agosto 2017, n. 43, le motivazioni della scelta di affidamento *in house providing* e i contenuti economici della stessa, oggetto della Relazione ex art. 34, comma 20, D.L. 179/2012 e del Piano Economico Finanziario a questa allegata;

- il Piano Economico Finanziario (PEF) è stato asseverato dalla Società PricewaterhouseCoopers S.p.A. in data 28 settembre 2017;

**CONSIDERATO** che:

- lo statuto della Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.A. Unipersonale all'art. 2

- tra l'altro - prevede che la stessa è tenuta a realizzare e gestire i servizi e le attività per conto dell'Ente socio per oltre l'80% del fatturato;

- l'affidamento diretto *in house providing*, senza previa gara, avviene ad un soggetto giuridico che solo formalmente è diverso dall'ente, ma che ne costituisce sostanzialmente un diretto strumento operativo, ricorrendo in capo a quest'ultimo i requisiti della totale partecipazione pubblica, del controllo analogo a quello che l'Ente affidante esercita sui propri servizi, e della realizzazione, da parte della società affidataria, della parte più importante, in termini di fatturato, della sua attività con l'ente che la controlla;

- in coerenza con il controllo analogo, quale condizione per procedere all'affidamento *in house* di servizi di trasporto pubblico locale, come disciplinato dal Regolamento (CE) 1370/2007 - ed in analogia con le corrispondenti previsioni del D.Lgs. 50/2016 - e disciplinato dalla Regione Abruzzo con DGR n. 109/2017, la Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.A. Unipersonale possiede tutti i requisiti di cui all'art. 5, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 (e rientra, pertanto, nella nozione di "operatore interno"), nonché dell'art. 16 del D.Lgs. n. 175/2016;

**CONSIDERATO**, pertanto, di poter procedere all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e ferroviario, secondo le prescrizioni di cui allo Schema di contratto allegato sotto il n. 2 alla presente deliberazione, per l'annualità 2018 (T1) in forma di proroga, ai sensi dell'art. 5, par.5 del Regolamento n. 1370/2007, stante l'evidente pericolo



di interruzione del servizio pubblico essenziale a far data dal 1 Gennaio 2018, nonché, per il periodo 1 Gennaio 2019 – 31 dicembre 2027 (T2), ai sensi dell'art. 5, par. 2, del citato regolamento in regime di *in house providing*;

**DATO ATTO CHE** a partire dal 1/1/2018 i servizi di linea automobilistici, attualmente oggetto di concessione sulla direttrice verso Roma, sono esclusi dalla contribuzione a carico del Fondo Regionale Trasporti e sottoposti a regime autorizzatorio di cui alla L. R. 29/5/2007, n. 11, in un'ottica di razionalizzazione dei servizi sottoposti ad obbligo di servizio pubblico, in relazione al predisponendo piano dei servizi minimi e in considerazione delle sentenze del TAR- Pescara nn. 138 e 220 del 2017;

**PRECISATO** che, al fine di rendere la decisione sulla scelta della modalità di affidamento coerente ed efficace, anche rispetto alle attività che dovranno essere svolte dall'Ente, si rende necessario porre in essere un procedimento istruttorio, da realizzarsi durante il primo anno di affidamento (T1) e comunque entro la data del 31 dicembre 2018, finalizzato alla verifica:

- a) della permanenza delle condizioni assunte in termini di parametri economici, ai fini del calcolo della contribuzione, alla luce del redigendo decreto ministeriale di cui all'art. 19, comma 5 del D.Lgs. n. 422/1997, come modificato dall'art. 27, comma 8 ter, lettera a) del D.L. n. 50/2017;
- b) adeguare il contratto di servizio, i programmi di esercizio e il piano economico finanziario, al nuovo quadro pianificatorio e programmatico nelle more eventualmente intervenute e in ogni caso entro i limiti di capienza del Fondo Unico Regionale per il trasporto Pubblico Locale;

**DATO ATTO** che il contratto di servizio dovrà prevedere lungo tutta la sua durata un costante sistema di monitoraggio in grado di verificare ed accertare:

- a) il progressivo efficientamento nella gestione, da misurarsi sui principali indicatori economico trasportistici - numero di passeggeri trasportati, coefficienti di riempimento, rapporto costo/ricavi, recupero dell'evasione tariffaria - rispetto alla situazione di partenza per come individuata nel contratto di servizio e successivamente a cadenza annuale, anche in continuità e in attuazione degli obiettivi del piano industriale redatto a seguito della fusione sopra richiamata;
- b) le risultanze del sistema di monitoraggio in tema di corretta compensazione degli obblighi di servizio pubblico lungo la durata dell'affidamento, nel rispetto delle metodologie e dei criteri indicati nel Prospetto n. 4 della deliberazione ART n. 49/2015;

**DATO ATTO, ALTRESI'**, che l'onere di preinformativa di cui all'art. 7, par.2 del Regolamento (CE) 1370/2007, in combinato con la necessità di procedere all'affidamento di contratti entro il 30 settembre 2017, impone all'autorità competente di dover assumere le conseguenti determinazioni, modulando la decorrenza del relativo contratto in virtù delle medesime;

**RITENUTO** pertanto necessario:

- approvare la Relazione di cui all'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012, ai fini dell'affidamento per il 2018, in proroga ai sensi dell'art. 5, par. 5 del Regolamento (CE) 1370/2007, e per gli anni 2019-2027 in regime di *in house providing*, del servizio di trasporto automobilistico urbano ed extraurbano e dei servizi di trasporto ferroviario del bacino regionale, ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997, come meglio descritti ed individuati negli allegati al presente atto;

- per l'anno 2018, affidare alla Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.P.A. Unipersonale, in regime di proroga ex art. 5, par. 5 del Regolamento (CE) 1370/2007, la concessione del servizio di trasporto automobilistico urbano ed extraurbano e del servizio di trasporto ferroviario del bacino regionale, ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997, con un corrispettivo onnicomprensivo, non superiore a € 85.000.000,00 (ottantacinquemilioni/00),



oltre l'IVA dovuta per i contratti di servizio in essere a valere sul Fondo Unico Regionale per il Trasporto Pubblico Locale del bilancio di previsione anno 2018;

- per il periodo 2019-2027, di affidare direttamente *in house providing*, alla Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.P.A. Unipersonale, ex art. 5, par. 2 e 5 del Regolamento (CE) 1370/2007 e dell'art. 61 L. 99/2009, con un corrispettivo pari a € 82.263.827,00 (ottantaduemilioniduecentosessantatreottocentoventisette/00) a partire dall'annualità 2019 al netto di Iva e indicizzazione dal 2020, a valere sul Fondo Unico Regionale per il Trasporto Pubblico Locale del relativo bilancio annuale e pluriennale, sulla base dell'allegato PEF (Piano Economico Finanziario) asseverato;

- di stabilire che i servizi di Trasporto Pubblico Locale affidati producono 28.724.146 vetture\*Km annui per i servizi automobilistici e 1.254.585 treni\*Km annui per i servizi ferroviari;

- di stabilire che, con successivi provvedimenti, in base a quanto previsto dalla Legge n.102/2009, si procederà a porre in essere gli atti necessari per mettere a gara una quota non inferiore al 10% dei servizi di trasporto su gomma, ricadenti nel bacino unico regionale di programmazione, fermo restando la possibilità di avvalersi delle modalità di affidamento di cui all'art. 5, par.4 del Regolamento (CE) 1370/2007, previa verifica dei presupposti di cui alla misura 6 della Delibera ART n. 48/2017, nonché della proroga delle concessioni in essere per il periodo necessario per l'espletamento delle gare e comunque non oltre il termine di cui all'art. 8, par.2 del regolamento (CE) 1370/2007 (3/12/2019);

**RITENUTO**, quindi di dover precedere alla pubblicazione, ai sensi dell'art. 7, par. 2 del Regolamento (CE) n.1370/2007, con le informazioni relative all'aggiudicazione diretta del contratto di servizio pubblico da stipulare, secondo lo schema allegato 2;

**PRECISATO** che la forma di affidamento prescelta è conforme all'ordinamento comunitario, perché espressamente contemplata all'art. 5, par. 2 e 5, del Regolamento (CE) citato, giacché con riferimento alla prima fase del periodo di affidamento (T1), il medesimo risulta:

a) pienamente ricadente nel periodo transitorio previsto dal Regolamento all'art. 8, par. 2, a tenore del quale *"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"* ed espressamente richiamato all'art. 61 L. 99/2009, che autorizza le autorità competenti ad assumere provvedimenti di aggiudicazione anche ai sensi dell'art. 8, par. 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 oltre che nel rispetto dell'art. 4 bis della Legge 102/2009;

b) in linea con l'art. 5, par. 5, del medesimo Regolamento, che consente alle autorità competenti di procedere ad aggiudicazioni dirette in caso di "interruzione dei servizi" ovvero di "pericolo imminente di interruzione", facoltà anch'essa espressamente ripresa all'art. 61 della L. 99/2009;

**DATO ATTO** che la posizione del Direttore del Dipartimento Infrastrutture Trasporti Mobilità Reti e Logistica è vacante;

**VISTA** la D.G.R. 31 marzo 2015 n. 246 avente ad oggetto: *"Integrazione DGR 864 del 23.12.2014 "Disposizioni per atti urgenti e indifferibili dei Dipartimenti della Giunta regionale e Strutture autonome temporaneamente privi di titolari di incarico - reggenza del Direttore della Direzione Generale della Regione"*;

**VISTA** la delibera della Giunta regionale n. 268 del 22 maggio 2017, con la quale è stato conferito l'incarico di Direttore Generale regionale;

**PRESO ATTO** che il Direttore *ad interim* del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica e il Dirigente del Servizio Pianificazione e Programmazione dei Trasporti, Piano Regionale Sicurezza Stradale hanno attestato la legittimità e la regolarità tecnico-amministrativa del presente provvedimento;

A voti unanimi espressi nelle forme di legge



## DELIBERA

per le motivazioni descritte in narrativa, parte integrante e sostanziale del presente dispositivo:

1. di procedere all'affidamento della concessione per l'annualità 2018 (T1) in regime di proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE n. 1370/2007, e per il periodo 1° gennaio 2019 – 31 dicembre 2027 (T2) in regime di *in house providing*, dei servizi di trasporto automobilistico urbano ed extraurbano e dei servizi di trasporto ferroviario del bacino regionale, ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997, in favore della Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.P.A. Unipersonale, con sede legale a Chieti, nel rispetto di quanto disciplinato dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, articolo 5, parr.2 e 5 e dell'art. 61 L. 99/2009;
2. di approvare la Relazione allegata alla presente deliberazione (All.1), redatta ai sensi dell'art. 34, comma 20, del D.L. 179/2012, convertito con modifiche dalla Legge n. 221/2012, per l'affidamento per il periodo 1 gennaio 2019 – 31 dicembre 2027 (T2) in regime di *in house providing*, dei servizi di trasporto automobilistico urbano ed extraurbano e dei servizi di trasporto ferroviario del bacino regionale, ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997, descritti negli allegati alla Relazione, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
3. di approvare lo schema di contratto (All. 2), relativo ai servizi di trasporto automobilistico urbano ed extraurbano e ai servizi di trasporto ferroviario del bacino regionale, ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. n. 422/1997, parte integrante e sostanziale del presente atto;
4. di stabilire che per l'annualità 2018 (T1) i servizi oggetto della proroga saranno compensati con l'attuale sistema contributivo per un importo onnicomprensivo e non superiore a € 85.000.000,00 (ottantacinquemilioni/00) oltre Iva dovuta per i contratti di servizio in essere, a valere sul Fondo Unico Regionale per il Trasporto Pubblico Locale del bilancio di previsione anno 2018;
5. di stabilire che il contratto oggetto di affidamento *in house providing* (T2) avrà una durata di nove anni, con decorrenza dal 1/1/2019 fino al 31/12/2027, con un corrispettivo pari a € 82.263.827,00 (ottantaduemilioniduecentosessantatreottocentoventisette/00) a partire dall'annualità 2019, al netto di Iva e indicizzazione a partire dal 2020, a valere sul Fondo Unico Regionale per il Trasporto Pubblico Locale del Bilancio di previsione annuale e pluriennale;
6. di prendere atto che a partire dal 1/1/2018 i servizi di linea automobilistici, attualmente oggetto di concessione sulla direttrice verso Roma, sono esclusi dalla contribuzione a carico del Fondo Regionale Trasporti e sottoposti a regime autorizzatorio di cui alla L. R. 29/5/2007, n. 11, in un'ottica di razionalizzazione dei servizi sottoposti ad obbligo di servizio pubblico, in relazione al predisponendo piano dei servizi minimi e in considerazione delle sentenze del TAR- Pescara nn. 138 e 220 del 2017;
7. di stabilire che i servizi di Trasporto Pubblico Locale affidati producono 28.724.146 vetture\*Km annui per i servizi automobilistici e 1.254.585 treni\*Km annui per i servizi ferroviari;
8. di stabilire che al termine del periodo di proroga (T1), ai fini della prosecuzione in regime di *in house providing* della concessione di servizi, si dovrà preliminarmente:



- a) accertare la permanenza delle condizioni assunte in termini di parametri economici, ai fini del calcolo della contribuzione, alla luce del redigendo decreto ministeriale di cui all'art. 19, comma 5 del D.Lgs. n. 422/1997, come modificato dall'art. 27, comma 8 ter, lettera a) del D.L. n. 50/2017;
  - b) adeguare il contratto di servizio, i programmi di esercizio e il piano economico finanziario, al nuovo quadro pianificatorio e programmatico nelle more eventualmente intervenute e in ogni caso entro i limiti di capienza del Fondo Unico Regionale per il trasporto Pubblico Locale;
9. di stabilire che il contratto preveda:
- a) un sistema di monitoraggio, per tutta la sua durata, al fine di assicurare che la compensazione erogata sia compatibile con il Regolamento (CE) n. 1370/2007;
  - b) l'individuazione – *ex ante* – delle cause di revisione e di aggiornamento del PEF, anche al fine di adeguarlo all'attività di pianificazione e riprogrammazione dei servizi che interverranno nonché alla disponibilità del Fondo Unico Regionale per il TPL;
  - c) il raggiungimento e il progressivo miglioramento degli obiettivi di efficacia e di efficienza previsti;
10. di stabilire che con successivi provvedimenti si procederà, in base a quanto previsto dall'art. 4 bis del D.L. 78/2009, convertito dalla Legge n.102/2009, con gli atti inerenti la procedura per mettere a gara una quota non inferiore al 10% dei servizi di trasporto su gomma, ricadenti nel bacino unico regionale di programmazione, fermo restando la possibilità di avvalersi delle modalità di affidamento di cui all'art. 5, par.4 del Regolamento (CE) 1370/2007, previa verifica dei presupposti di cui alla Misura 6 della Delibera ART n. 48/2017, nonché della proroga delle concessioni in essere per il periodo necessario per l'espletamento delle gare e comunque non oltre il termine di cui all'art. 8, par.2 del regolamento (CE) 1370/2007 (3/12/2019);
11. di demandare al Direttore del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica tutti gli atti connessi e conseguenti all'affidamento in concessione *in house providing* dei servizi di trasporto pubblico di cui ai punti precedenti, secondo la decorrenza ivi prevista (T2), inclusa la pubblicazione dell'avviso di preinformazione di cui all'art. 7 del Regolamento n. 1370/2007;
12. di demandare al Dirigente del Servizio Pianificazione e Programmazione dei Trasporti, Piano Regionale Sicurezza Stradale (DPE002) la definizione della rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale, sulla base di quanto predisposto dal gruppo di lavoro istituito con la Determinazione Direttoriale DPE/18 del 22/5/2017 e in base a quanto previsto dal D.Lgs. 422/1997 e dalla L.R. n. 13/2016, prima della conclusione del periodo transitorio, in conformità al diritto dell'Unione Europea e nazionale, come previsto dal D.L. 50/2017, convertito dalla Legge n. 96/2017;
13. di stabilire che il contratto (All.2) potrà essere oggetto di adeguamento all'esito della definizione dei servizi minimi del trasporto pubblico locale, nel rispetto di quanto disposto dall'art. 7, par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007;
14. di disporre la pubblicazione della presente deliberazione nel sito istituzionale della Regione Abruzzo e nel BURAT nonché la trasmissione all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali, istituito presso il Ministero dello Sviluppo Economico (MISE).







- DIPARTIMENTO: DPE – INFRASTRUTTURE TRASPORTI MOBILITA' RETI E LOGISTICA
- SERVIZIO: DPE001 – SERVIZIO DI SUPPORTO ECONOMICO AMMINISTRATIVO
- DPE002 – PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEI TRASPORTI, PIANO REGIONALE SICUREZZA STRADALE
- SERVIZIO: DPE005 – SERVIZIO DI TRASPORTO

L'Estensore

**Dott.ssa Francesca Rasetta**

(firma)

La Responsabile dell'Ufficio

**Dott.ssa Francesca Rasetta**

(firma)

Il Dirigente del Servizio

**Dott. Tobia Monaco**

(firma)

Il Responsabile dell'Ufficio

**Dott. Giovanni Marchese**

Il Responsabile dell'Ufficio

**Dott. Mario Litterio**

(firma)

Il Direttore del Dipartimento

**Dott. Vincenzo Ritera**

(firma)

Il Componente la Giunta

**F.to Dott. Luciano D'Alfonso**

(firma)

Approvato e sottoscritto:

Il Segretario della Giunta

**F.to Avv. Daniela Valenza**

(firma)

Il Presidente della Giunta

**F.to Dott. Luciano D'Alfonso**

(firma)

Copia conforme all'originale per uso amministrativo

L'Aquila, li \_\_\_\_\_

Il Dirigente del Servizio Affari della Giunta

(firma)



**RELAZIONE EX ART. 34, COMMA 20, D.L. n. 179/2012**

**AFFIDAMENTO DI DETERMINATI SERVIZI DI TRASPORTO  
AUTOMOBILISTICO URBANO ED EXTRAURBANO E DI SERVIZI DI  
TRASPORTO FERROVIARIO EX ART. 8 D. LGS. N. 422/1997 ALLA  
SOCIETA' T.U.A. S.p.A.**

**1. PREMESSA**

La finalità della presente Relazione è quella di assolvere agli obblighi informativi prescritti dall'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/12, con riferimento all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico automobilistico:

- extraurbano ;
- urbano nei Comuni di Altino (CH), Ateleta (AQ), Atesa (CH), Cappelle sul Tavo (PE), Francavilla al Mare (CH), Gissi (CH), Moltesilvano (PE), Penne (PE), Pescara (PE), Sant'Eusanio del Sangro (CH), San Giovanni Teatino (CH), San Vito Chietino (CH) e Spoltore (PE);

nonché dei servizi di trasporto ferroviario ex art. 8 D. Lgs. n. 422/1997.

Tutti i servizi di trasporto oggetto di affidamento, comprese le relative relazioni di traffico e dei programmi di esercizio, sono indicati all'Allegato A.

Nel documento vengono illustrate le ragioni poste a base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, la compatibilità della stessa rispetto alla normativa applicabile.

Si darà conto, altresì, degli obblighi di servizio imposti al gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti.

**2. LO SCENARIO ATTUALE**

I servizi di TPL nella Regione Abruzzo sono attualmente erogati sulla base di provvedimenti concessori regionali e comunali prorogati nel tempo, conformemente a quanto disposto dal c. 1-bis dell'art. 63 della L.R. n. 1/2011 ai sensi del quale “ (...) *la Giunta regionale è autorizzata a porre in essere, ai sensi dell'art. 5, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 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 e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, del 23 ottobre 2007, un provvedimento di proroga delle concessioni regionali. Allo stesso modo, procedono i Comuni titolari di concessioni di trasporto urbano. I provvedimenti sono formulati nel rispetto delle condizioni previste dal presente Capo VI e in ogni caso non possono superare la durata di un anno*” e successivamente dall'art. 3 della L.R.





40/2016: *“La Regione e gli Enti locali titolari delle concessioni e dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro in scadenza al 31 dicembre 2016 provvedono a garantire la continuità del servizio in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007, tramite imposizione dell'obbligo di continuità del servizio pubblico fino all'affidamento dei servizi ai sensi del presente comma e comunque per una durata non superiore ad un anno”*.

Ad oggi, le concessioni prorogate sono tutte prossime alla scadenza (31 dicembre 2017).

Quanto all'attività di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico, la Giunta Regionale ha, nel corso del tempo, soltanto avviato tali attività che, ad oggi, non risultano concluse, anche per effetto di pronunce giurisdizionali che hanno statuito l'annullamento di determinati atti amministrativi regionali.

In particolare, per quel che riguarda l'individuazione dei servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale, attualmente risultano erogati i servizi di trasporto pubblico storicamente eserciti dagli operatori concessionari.

Quanto ai servizi automobilistici e ferroviari oggetto di affidamento, nello specifico, gli stessi sono stati interessati dal processo di aggregazione industriale realizzatosi con la fusione nella società Arpa S.p.A., delle società G.T.M. S.p.A. (Gestione Trasporti Metropolitani) e F.A.S. S.p.A. (Ferrovia Adriatico Sangritana), dando vita alla società unica ad integrale partecipazione della Regione Abruzzo, T.U.A. S.p.A.

Il progetto di fusione è stato avviato e successivamente approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 23/1 del 16.03.2015, unitamente al piano strategico 2014-2019.

La società TUA Spa è attualmente affidataria, in forza di determinate proroghe adottate in conformità alla disposizione richiamata, di determinati servizi di trasporto extraurbano precedentemente affidati alle società ARPA Spa e F.A.S. Spa, nonché dei servizi di trasporto urbano, fra i quali figura il servizio urbano e suburbano di Pescara. All'uopo la Regione Abruzzo ed il Comune di Pescara hanno stipulato apposita convenzione, con la quale il Comune di Pescara ha delegato le funzioni in ordine alla organizzazione e gestione del servizio metropolitano alla Regione Abruzzo, con le modalità ivi declinate.

TUA Spa è altresì affidataria dei servizi di trasporto ferroviario e della gestione della relativa rete ferroviaria, precedentemente affidati alla società F.A.S. Spa.

### **3. IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**

#### **IL REGOLAMENTO EUROPEO N. 1370/2007**

In primo luogo la disciplina dei servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva, è data dal citato regolamento comunitario.





L'art. 2 del predetto regolamento definisce:

- autorità competente: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;
- autorità competente a livello locale: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;
- obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di 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;
- diritto di esclusiva: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;
- compensazione di servizio pubblico: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;
- operatore interno: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

L'art. 4 del regolamento dispone che i contratti di servizio pubblico:

- a) definiscano con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore deve assolvere e le zone interessate;
- b) stabiliscano in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e portata dei diritti di esclusiva.

L'art. 5, in combinato con l'art. 8, disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto ed il relativo regime transitorio.

Ai sensi del citato articolo 5 le autorità competenti hanno facoltà:

- di fornire i servizi di trasporto direttamente o tramite un operatore interno (*in house providing*), a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, ed al ricorrere delle condizioni ivi enunciate (art. 5 par. 2);
- di aggiudicare i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara (art. 5 par. 3);





- di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 € oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno (art. 5 par. 4);
- di assumere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione dei servizi pubblici di trasporto o di imminente interruzione; tali provvedimenti assumono le forme di un'aggiudicazione diretta, una proroga consensuale, un'imposizione di obbligo di fornire determinati servizi e non possono avere durata superiore ai due anni (art. 5 par. 5).

Per quel che riguarda il regime transitorio, l'art. 8 del regolamento, al par. 2 prevede che le autorità competenti si adeguino all'art. 5 *"a decorrere dal 3 dicembre 2019"*. Successivamente, la Commissione Europea con l'adozione della comunicazione recante gli "orientamenti interpretativi" al Reg. Ce n. 1370/2007, ha precisato che il par. 2 dell'art. 8, deve intendersi nel senso che soltanto l'adeguamento al par. 3 dell'art. 5 decorre dal 3 dicembre 2019, ben potendo le autorità competenti ricorrere alle altre forme di affidamento ivi previste (parr. 2, 4, 5 e 6), sin da subito.

Sempre in tema di regime transitorio, l'art. 8 par. 3, ha altresì previsto un regime di salvaguardia per quei contratti stipulati prima dell'entrata in vigore del regolamento e che tuttavia, per la loro durata, eccedono il termine del periodo transitorio (3 dicembre 2019).

E' opportuno altresì precisare che gli artt. 5 e 8 del regolamento trovano una piena applicazione nel caso in cui il contratto aggiudicato assuma la forma di una concessione di servizi per i servizi automobilistici, per come definite nelle direttive 17/2004 e 18/2004 (oggi, le direttive 23-25/2014). Diversamente, qualora non fossero qualificabili come concessioni di servizi, i contratti sarebbero assoggettati alla disciplina delle direttive sugli appalti pubblici di servizi, con conseguente inapplicabilità sia del regime transitorio del regolamento, sia delle specifiche disposizioni dell'art. 5. Per quel che riguarda i servizi ferroviari, invece, gli artt. 5 e 8 del regolamento trovano in ogni caso piena applicazione.

In tema di calcolo della compensazione, in caso di aggiudicazioni del servizio in assenza di una previa procedura di gara, il Regolamento impone, oltre al rispetto delle condizioni di cui all'articolo 4, anche una specifica procedura di calcolo della compensazione contenuta nell'Allegato.

#### IL D. LGS. n. 422/1997:

Il decreto in commento ha costituito per anni, fino all'approvazione del regolamento, il corpus normativo di riferimento che ha ispirato le diverse leggi regionali ancora oggi in vigore, ed ha costituito il primo tentativo di completa apertura del mercato del trasporto pubblico locale.

L'art. 18, comma 2, stabilisce che: *"Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli*





*enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare: a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio...".*

Prevedeva, pertanto, l'affidamento con gara quale unica modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale; tuttavia, tale regime dapprima è stato oggetto di ripetute e continue proroghe e, successivamente, con l'entrata in vigore del Regolamento, è stato definitivamente superato – quantomeno in ordine alle modalità di affidamento del servizio.

Resta, tuttavia, formalmente in vigore ed ancora oggi devono ritenersi pienamente vigenti le norme che qualificano ed individuano i servizi di trasporto pubblico e le modalità di programmazione dei servizi.

#### LA L. 99/2009:

*L'art. 61 dispone: "1. 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. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422."*

Con la disposizione in commento, pertanto, il legislatore interno, stante l'evidente contrasto tra la normativa interna (D.Lgs. 422/1997) – molto più rigorosa in termini di apertura del mercato – e quella comunitaria Reg. CE 1370/2007 – che, al contrario, consente diverse forme di affidamento diretto oltre a disciplinare un lungo periodo transitorio – ha ritenuto di dover *armonizzare* il quadro normativo nazionale richiamando espressamente la disciplina comunitaria, le forme di affidamento del servizio previste dal regolamento, nonché il relativo regime transitorio valevole sino al 3 dicembre 2019.

#### L'ART. 3-BIS DEL D.L. 138/2011

Il citato art. 3-bis, ha introdotto una disciplina unitaria per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica e dispone che *"le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012"*.





La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale.

Il comma 1-bis del medesimo articolo ha previsto altresì che *“Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo”*.

Spetta agli enti di governo, inoltre, di effettuare *“la relazione prescritta dall'articolo 34, comma 20, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221”* nella quale i medesimi danno conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e ne motivano le ragioni con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio.

La relazione deve comprendere un piano economico-finanziario che, fatte salve le disposizioni di settore, contenga anche la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, con la specificazione, nell'ipotesi di affidamento in house, dell'assetto economico-patrimoniale della società, del capitale proprio investito e dell'ammontare dell'indebitamento da aggiornare ogni triennio.

#### IL D.L. 50/2017

Il legislatore è nuovamente intervenuto in materia di servizi di trasporto pubblico con il recente Decreto Legge n. 50/2017 (cd. “Manovrina”), convertito con modificazioni con la L. n. 96/2017.

L'art. 27 ha modificato i criteri di riparto tra le Regioni del fondo nazionale trasporti; in particolare è stato previsto un meccanismo di decurtazione per le Regioni nelle quali al 31 dicembre di ogni anno, risultino affidamenti non aggiudicati con procedure di gara. Tale decurtazione, tuttavia, non si applica per i contratti affidati entro il 30 settembre 2017, nel rispetto delle disposizioni del regolamento.

Il medesimo articolo 27, dispone che le Regioni debbano provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio e alla contestuale riprogrammazione dei servizi, entro e non oltre 120 giorni dall'avvenuta pubblicazione di un decreto del MIT, di concerto con il MEF, previa intesa da raggiungersi in Conferenza Unificata e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, che dovrà individuare i criteri per tale determinazione ad opera delle Regioni.

Il successivo art. 48 dispone che le Regioni devono individuare i bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale ed i relativi enti di governo, sentite le città metropolitane, gli enti di area vasta ed i comuni capoluogo, nell'ambito della pianificazione di trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda e che tengano conto di specifici fattori indicati dalla





disposizione. I bacini di cui al comma 1 comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane. Il successivo comma 4 del medesimo art. 48, precisa, poi, che i bacini di mobilità sono articolati in più lotti oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alle specificità territoriale; tali eccezioni sono disciplinate con delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Il quinto comma dell'art. 48, in ultimo, ha espressamente previsto e precisato che l'individuazione dei bacini di mobilità e l'individuazione dei relativi enti di governo non può frenare gli enti competenti nell'affidamento dei servizi di trasporto attualmente in scadenza; al contrario permane l'obbligo nei loro confronti di provvedere anche *"nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo"*.

#### LA L.R. N. 152/1998

Con la legge in commento la Regione Abruzzo ha dato attuazione alle disposizioni del D.Lgs. n. 422/1997 che conferiva alle Regioni e agli enti locali, funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale.

La legge in commento, pertanto, ha disciplinato l'esercizio delle funzioni di pianificazione, programmazione, organizzazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Trattandosi di un intervento legislativo risalente al 1998, così come già rilevato per il D.Lgs. n. 422/1997, tale corpus normativo va necessariamente coordinato con le sopraggiunte disposizioni comunitarie e nazionali che hanno inciso profondamente, come già rilevato, la disciplina di settore.

Gli artt. 6 e 7 della L.R. 152/1998 attribuiscono l'esercizio delle funzioni di affidamento dei servizi di trasporto e di relativa sottoscrizione dei contratti di servizio, a Province e Comuni, per i servizi di rispettiva competenza.

Il sistema di individuazione dei bacini di traffico e dei servizi minimi, tuttavia, per come disciplinato agli artt. 12-16 della L.R. citata, non è più coerente con le recenti disposizioni del D.L. 50/2017 e della Delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 48/2017, che – contrariamente a quanto disposto nella legislazione regionale – dispongono una necessaria suddivisione dei bacini di mobilità in più lotti ed impongono altresì determinate dimensioni minime dei bacini.

#### LA L.R. 40/2016

Similmente a quanto disposto da precedenti Leggi Regionali da ultimo con la Legge Regionale citata è stato disposto che *"La Regione e gli Enti locali titolari delle concessioni e dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro in scadenza al 31 dicembre 2016 provvedono a garantire la continuità del servizio in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007, tramite imposizione dell'obbligo di continuità del servizio pubblico fino*





*all'affidamento dei servizi ai sensi del presente comma e comunque per una durata non superiore ad un anno”.*

In forza di tale disposizione, pertanto, gli enti competenti hanno adottato i relativi provvedimenti al fine di garantire l'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico locale.

#### LA L.R. 43/2017

In ultimo, con la L.R. 43/2017, la Regione Abruzzo è intervenuta nuovamente per disciplinare l'esercizio delle funzioni in materia di trasporto pubblico, in particolar modo, nella fase temporale intercorrente con le attività di pianificazione e programmazione richieste ai sensi del D.L. 50/2017 e sopra richiamate.

La complessità del suddetto processo di riprogrammazione e ottimizzazione del TPL, tenuto conto della imminente scadenza contrattuale, ha indotto la Regione ad intervenire a livello legislativo al fine di consentire l'esercizio delle funzioni amministrative alla stessa attribuite e di procedere all'affidamento dei servizi di trasporto.

Pertanto, in primo luogo, la recente disposizione – nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, con le modalità ed i criteri dettati all'art. 48 del D.L. 50/2017 e delle relative attività di riprogrammazione dei servizi di trasporto, ha istituito il bacino unico di programmazione dei servizi di trasporto su gomma ricadenti nel territorio regionale.

La stessa disposizione, poi, istituisce quale ente di governo del bacino la Regione Abruzzo che opera congiuntamente agli enti locali ed esercita le funzioni amministrative ed adotta i conseguenti provvedimenti, d'intesa con i medesimi enti.

#### **4. L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO EXTRAURBANO ED URBANO SU GOMMA E DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO EX ART. 8 D.LGS. N. 422/1997**

Dall'articolato scenario normativo di riferimento emerge un duplice onere in capo agli enti competenti: da un lato, la Regione è chiamata ad attivare un articolato percorso di definizione di bacini di mobilità e individuazione degli enti di governo e di successiva riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico, dall'altro, la Regione e gli enti locali, secondo le rispettive competenze e nelle forme oggi definite con la L.R. 43/2017, devono altresì provvedere all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico, comunque in scadenza al 31.12.2017.

È evidente, pertanto, che a tale data le citate attività pianificatorie e programmatiche – i cui criteri definitivi, peraltro, ancora ad oggi non sono pienamente conoscibili





stante la mancata approvazione del decreto del MIT di cui all'art. 27 D.L. 50/2017 – non potranno essere concluse.

È, inoltre, altrettanto evidente che l'attuale schema di regolazione – così come delineato nella normativa regionale (L.R. n. 152/1998) – deve ritenersi superato proprio a seguito dell'approvazione del D.L. 50/2017.

Il bacino unico di programmazione dei servizi di trasporto pubblico su gomma, istituito ai soli fini della gestione della fase transitoria che condurrà all'istituzione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, pertanto, consentirà alla Regione Abruzzo di poter acquisire preliminarmente tutti i dati trasportistici della domanda di mobilità, dei flussi origine/destinazione, dei dati di frequentazione e/o di aggiornare quelli esistenti, al fine di supportare l'attività che la Regione, unitamente agli altri enti locali, dovrà espletare e che condurrà alle relative decisioni di eventuale conferma del bacino di programmazione recentemente istituito ovvero di una diversa articolazione dei bacini di mobilità.

#### **4.1. SULLA MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA A LA COMPATIBILITÀ CON L'ATTUALE QUADRO NORMATIVO**

Per quel che riguarda l'affidamento dei servizi di trasporto extraurbano ed urbano svolti mediante autobus, nonché quelli ferroviari regionali, limitatamente a quelli di cui all'Allegato A, si procederà mediante proroga in concessione in favore della società integralmente partecipata dalla Regione Abruzzo T.U.A. S.p.A., per l'annualità 2018, a titolo di proroga ex art. 5, par. 5, stante l'evidente esigenza di garantire l'esecuzione del servizio pubblico di trasporto, che altrimenti verrebbe interrotto alla scadenza attualmente prevista del 31.12.2017, e per il periodo 2019/2027 in regime di *in house providing*, ai sensi dell'art. 5, par. 2 del medesimo regolamento, mediante un contratto di servizio.

Al fine di dar riscontro della coerenza del modello di gestione dei servizi prescelto con i requisiti previsti dall'ordinamento europeo giova richiamare, preliminarmente, le specifiche disposizioni che ne consentono espressamente l'esperimento.

##### **A) AFFIDAMENTO EX ART. 5, PAR. 5**

L'art. 5, par. 5 consente alle autorità competenti di *“prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta id un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un*





*contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici”.*

Come si evince anche dal *considerando* n. 24, la finalità della disposizione è quella di evitare il rischio di interruzioni della fornitura di servizi.

Nel caso di specie, occorre evidenziare che gli artt. 27 e 48 hanno previsto la necessaria ridefinizione dei livelli adeguati di servizio con contestuale riprogrammazione dei servizi, nonché la ridefinizione dei bacini di mobilità, tuttavia, chiamando gli enti competenti anche nelle more di tali attività, ad affidare in conformità della normativa vigente i servizi di trasporto.

La scadenza dei contratti in essere al 31.12.2017, anche in considerazione dell'art. 7 del Regolamento – che si ritiene di dover applicare, pur nel dubbio della sua reale cogenza nell'ambito di un affidamento *in house* - il quale dispone la pubblicazione dell'avviso di preinformazione almeno un anno prima dell'aggiudicazione dei contratti di servizio, inducono l'amministrazione a dover adottare il provvedimento di emergenza consistente nell'affidamento dei servizi di TPL di cui alla presente relazione per l'annualità 2018.

## **B) AFFIDAMENTO IN HOUSE PROVIDING**

Il quadro normativo applicabile in materia di trasporto pubblico locale ha subito una profonda incisione a seguito della pronuncia con cui la Consulta dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 del D.L. n. 138/2011, affermando che i servizi pubblici locali di rilevanza economica – ivi compreso il TPL - possono essere gestiti indifferentemente mediante forme di ricorso al mercato (ossia individuando all'esito di una gara ad evidenza pubblica il soggetto affidatario) ovvero attraverso il c.d. *“partenariato pubblico privato”* (ossia per mezzo di una Società mista e quindi con una *“gara a doppio oggetto”* per la scelta del socio e poi per la gestione del servizio), ovvero attraverso l'affidamento diretto *“in house”*, senza previa gara, ad un soggetto che solo formalmente è diverso dall'ente, ma ne che sostituisce sostanzialmente un diretto strumento operativo, ricorrendo in capo a quest'ultimo i requisiti della totale partecipazione pubblica, del controllo sulla società affidataria analogo a quello che l'Ente affidante esercita sui propri servizi e della realizzazione, da parte della società affidataria, della parte più importante della sua attività con l'Ente o gli Enti che la controllano.

In particolare, con la citata pronuncia (n. 199 del 2012) la Consulta ha cassato il tentativo del legislatore nazionale, di ripristinare, il contenuto delle norme abrogate a seguito del referendum costituzionale del 12-13 giugno 2011 (sull'abrogazione dell'art. 23-*bis* del D.L. 112/2008 e s.m.i.). L'intento referendario, afferma la Corte,



era quello di *“escludere l'applicazione delle norme contenute nell'art. 23-bis che limitano, rispetto al diritto comunitario, le ipotesi di affidamento diretto e, in particolare, quelle di gestione in house di pressoché tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica (ivi compreso il servizio idrico)”* (sentenza n. 24 del 2011) e di consentire, conseguentemente, l'applicazione diretta della normativa comunitaria conferente”.

Per effetto di tale pronuncia referendaria, infatti - e della conseguente pronuncia di incostituzionalità dell'art. 4 del D.L. n. 138/2011 con il quale il legislatore aveva sostanzialmente riproposto il contenuto delle norme abrogate - doveva ritenersi pienamente operante il disposto del diritto comunitario in materia di affidamento dei servizi pubblici di rilevanza economica.

### **B1). La normativa comunitaria**

La normativa di settore sulle modalità di affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico locale va rinvenuta nel Reg. (CE) 1370/2007, il quale all'art. 5, par. 2, prevede quale modalità ordinaria – al pari delle altre (parr. 3, 4 e, per il servizio ferroviario il par. 6) l'affidamento in *house providing*.

La disposizione citata, recita: *“A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture”*.

La qualificazione della modalità di affidamento *in house* tra quelle non solo espressamente consentite, ma anche “ordinarie” è premessa già nei *considerata* del Regolamento. Il riferimento è al considerando n. 18 *“Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara”*.

Qualora decida di aggiudicare *in house* il servizio di trasporto pubblico locale, l'autorità competente è tenuta a verificare la sussistenza delle condizioni previste dal richiamato paragrafo 2, vale a dire l'effettivo controllo dell'autorità sul gestore del servizio, analogo a quello esercitabile sui propri organi e la destinazione prevalente a favore dell'autorità controllante delle attività svolte.





Con riferimento al controllo analogo, il regolamento positivizza gli indici che devono essere presi in considerazione al fine di determinare se sussista detto requisito.

In tal senso, la disposizione indica come significativi alcuni indici elaborati dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia, tra cui il livello di rappresentanza in seno agli organi d'amministrazione, di direzione o vigilanza, le disposizioni degli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivo sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione.

Allo stesso tempo l'operatore *in house* deve esercitare le proprie attività nel territorio di competenza dell'autorità competente, non potendo svolgere attività *extra moenia*, né partecipare a gare per l'affidamento di servizi.

Si rappresenta, a fini di completezza, pur non essendo applicabile nel caso di specie che l'affidamento *in house* è altresì previsto anche nell'ipotesi in cui il contratto assuma la forma di un appalto (direttive 24 e 25 del 2014), anziché di una concessione come definita dalle direttive UE, al ricorrere dei medesimi presupposti prima elencati (controllo analogo, prevalenza dell'attività nei confronti dell'ente controllante).

## **B2). La normativa nazionale**

Il legislatore interno all'art. 61 della L. 99/2009 ha dato piena attuazione alle modalità di affidamento di cui al Reg. 1370/2007, consentendo alle autorità competenti di avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Il medesimo art. 61 richiama, altresì, l'articolo 8, par. 2, del Regolamento, con cui il legislatore comunitario ha introdotto un regime transitorio per conformarsi gradualmente alle prescrizioni sulle modalità d'affidamento dei servizi previste dall'articolo 5.

Segnatamente, la disposizione stabilisce, da un lato, 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, dall'altro, che durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente alle modalità d'affidamento dei servizi di cui all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

Da ultimo, il legislatore interno, nel recepire le Direttive nn. 24/2014/UE e 23/2014/UE, all'art. 5 del D.Lgs. 50/2016 prevede che l'affidamento *in house* sia possibile al ricorrere delle seguenti condizioni:

- a) controllo analogo;





b) oltre l'80% delle attività della persona giuridica controllata deve essere effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'ente controllante;

\*\*\*

L'affidamento diretto "*in house providing*" lungi dal configurarsi, pertanto, come un'ipotesi eccezionale e residuale di gestione dei servizi pubblici locali, costituisce, invece, una delle normali forme organizzative dei medesimi, con la conseguenza che la decisione di un Ente in ordine alla concreta gestione dei servizi pubblici locali, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento diretto *in house* – a condizione che ne ricorrano tutti i requisiti sopra elencati – costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere certamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano e che, come tale, sfugge al sindacato di legittimità del Giudice amministrativo, salvo che non sia manifestamente inficiata da illogicità, irragionevolezza, irrazionalità ed arbitrarietà ovvero non sia fondata su di un altrettanto macroscopico travisamento dei fatti (in questo senso, *ex plurimis* Consiglio di Stato, Sezione V, 22 gennaio 2015, n. 257; Consiglio di Stato, Sezione V, 10 settembre 2014, n. 4599).

Pertanto, nell'ambito dei modelli di gestione dei servizi pubblici locali, l'istituto dell'affidamento *in house* costituisce modalità ordinaria di affidamento, sempre che ricorrano le condizioni che sono state individuate tanto dal legislatore comunitario, quanto da quello nazionale.

Pertanto, si rappresenta, in ogni caso, che la forma di affidamento prescelta, è conforme all'ordinamento comunitario, perché con stretto riferimento al primo anno di affidamento (T1), il medesimo risulta:

- a) pienamente ricadente nel periodo transitorio previsto dal Regolamento all'art. 8, par. 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*" ed espressamente consentito all'art. 61 L. 99/2009 che autorizza le autorità competenti ad assumere provvedimenti di aggiudicazione anche ai sensi dell'art. 8, par. 2 del Regolamento oltre che nel rispetto dell'art. 4 bis della Legge 102/2009;
- b) risulta altresì in linea con l'art. 5, par. 5, del medesimo Regolamento, che consente alle autorità competenti di procedere ad aggiudicazioni dirette in caso di "*interruzione dei servizi*" ovvero di "*pericolo imminente di interruzione*", facoltà anch'essa espressamente ripresa all'art. 61 L. 99/2009.





Per il successivo periodo contrattuale 2019/2027 (T2) è, come sopra evidenziato, conforme alle prescrizioni di cui all'art. 5, par. 2 del Regolamento e all'art. 61 L. 99/2009.

### **C. La società unica abruzzese di trasporto – T.U.A. spa**

TUA Spa è una società ad integrale partecipazione pubblica della Regione Abruzzo nata dalla fusione per incorporazione in ARPA spa (Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi), di FAS spa (Ferrovia Adriatico Sangritana di Lanciano), e di GTM spa, (Gestione Trasporti Metropolitan di Pescara).

Il progetto di fusione ed il relativo piano strategico sono stati approvati dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 23/1 del 16.03.2015; successivamente, con atto notarile dell'8 giugno 2015 è stata stipulata la fusione per incorporazione.

T.U.A. Spa già oggi svolge la quasi totalità della propria attività nei confronti della Regione Abruzzo, e comunque in misura superiore all'80% del fatturato realizzato; a seguito del presente affidamento, peraltro, tale percentuale sarà ancora maggiore e il requisito della prevalenza sarà ancor più marcato, sia in termini qualitativi che in termini quantitativi, stante la cessione delle attività commerciali ad altro soggetto giuridico. Tale vincolo figura altresì nello statuto della società, stante l'espressa modifica apportata con delibera assembleare del 31.07.2017.

Pertanto, sussistono tutte le condizioni indicate dalla normativa europea e nazionale per procedere all'affidamento in house, in quanto:

- a) TUA è una società a totale partecipazione della Regione Abruzzo;
- b) La Regione nomina l'organo di amministrazione della società ed è in grado, in forza delle previsioni statutarie, come da ultimo modificate ad opera della citata delibera assembleare e della deliberazione regionale, di esercitare un'influenza determinante sulle principali decisioni strategiche e gestionali della società;
- c) TUA esercita le proprie attività, in misura pressoché integrale e comunque certamente superiore all'80% del fatturato, nei confronti della Regione Abruzzo ed opera esclusivamente nel territorio regionale.

Con deliberazione dell'assemblea dei soci di TUA Spa del 31.07.2017 è stato altresì adeguato lo statuto sociale al fine di recepire le recenti modifiche legislative apportate dal D.Lgs. 175/2016 e s.m.i., nonché al fine di dare piena e completa attuazione alla deliberazione di giunta regionale che disciplina le modalità di esercizio del controllo analogo nelle società *in house* della Regione Abruzzo.





Pertanto lo Statuto della società prevede che l'adozione delle decisioni strategiche, nonché delle principali scelte gestionali garantisca il controllo preventivo della Regione Abruzzo; la compiuta disciplina del controllo analogo è contenuta all'art. 31 dello Statuto della società TUA SpA.

#### **4.2 SULLE MOTIVAZIONI CHE ASSISTONO LA SCELTA DELLA MODALITÀ DI AFFIDAMENTO**

Tra le predette modalità ordinarie di affidamento ammesse dal legislatore comunitario e nazionale, nel caso oggetto della presente relazione la scelta è ricaduta sull'affidamento diretto "*in house providing*" alla Società TUA s.p.a., a decorrere dal 1 Gennaio 2019.

Diverse le ragioni a fondamento di tale scelta.

Anzitutto, a fronte dell'imminente scadenza dei contratti di servizio in essere, sussiste l'obbligo inderogabile di garantire continuità al servizio di TPL che, in quanto servizio pubblico essenziale, non può in nessun caso essere interrotto.

Le preminenti ragioni di pubblico interesse tese a non pregiudicare – a danno della cittadinanza - la necessaria continuità nell'erogazione del servizio di TPL determinerebbero, quindi, la necessità di procedere all'affidamento entro e non oltre il 31 dicembre 2017.

In tale contesto, tuttavia, si inserisce la recente approvazione del D.L. 50/2017 e delle relative disposizioni che intervengono, con un impatto determinante, su plurimi aspetti regolatori del settore:

- a) Da un lato, infatti, a livello di pianificazione, l'art. 48 chiama la Regione alla determinazione di specifici bacini di mobilità e alla designazione dei rispettivi enti di governo, definendo determinati criteri di riferimento;
- b) Dall'altro, a livello di programmazione dei servizi, l'art. 27 del citato decreto rinvia ad un successivo Decreto Ministeriale - allo stato non adottato – per la definizione dei criteri alla stregua dei quali l'amministrazione dovrà determinare i livelli adeguati di servizio pubblico e conseguentemente riprogrammare i servizi di trasporto;
- c) Da ultimo, il medesimo art. 27, disciplinando i criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti tra le diverse Regioni, prevede un sistema di penalizzazione per le Regioni che non abbiano aggiudicato con procedure competitive i relativi servizi entro il 31 dicembre di ogni anno (a valere sull'annualità successiva), ovvero che non abbiano provveduto ad aggiudicare i





servizi con altre modalità consentite dalla normativa comunitaria, ma entro il 30 Settembre 2017.

Pertanto, dinanzi ad un siffatto quadro normativo, la scelta di procedere mediante procedure competitive risulta economicamente, proceduralmente e temporalmente non conveniente.

Da un lato, infatti, non consentirebbe in ogni caso di conseguire un affidamento entro la data di scadenza di quelli oggi vigenti<sup>1</sup> – 31.12.2017 - dall'altro, l'affidamento che ne discenderebbe, sarebbe del tutto precario poiché fondato su una pianificazione e programmazione dei servizi, di cui, già in partenza, si prevede la ridefinizione e pertanto comporterebbe, da un lato, un'evidente incertezza in tema di oneri economici a carico della finanza regionale, dall'altro, esporrebbe l'amministrazione ad elevati rischi di contenzioso derivanti dalla necessità di riformulazione unilaterale del programma di esercizio e conseguentemente dei corrispettivi e, in ultimo, non consentirebbe agli operatori che hanno presentato offerta di attuare il proprio programma industriale stante la variazione delle condizioni essenziali dell'affidamento.

Al contrario, la forma di affidamento prescelta, per come articolata temporalmente (T1 e T2) ed il relativo peculiare rapporto che si instaurerebbe tra ente affidante e gestore consentirebbe all'amministrazione di poter operare mediante uno strumento maggiormente flessibile e, in virtù del controllo analogo, di adattarne il regime regolatorio in virtù della nuova programmazione dei servizi, limitando in tal modo i rischi sulla finanza regionale e, sostanzialmente, riducendo sensibilmente il rischio di contenzioso attivabile, in condizioni simili, dal gestore del servizio.

Sotto altro profilo, è interesse dell'amministrazione portare a compimento un processo complessivo di risanamento della società unica regionale, già avviato con la fusione ed oggi in pieno svolgimento e che sta dando i primi risultati (v. utile Bilancio 2016). In sede di progetto di fusione, infatti, è stato approvato un piano strategico 2014-2019, pertanto in pieno corso di svolgimento e che induce coerentemente e logicamente l'amministrazione regionale a valutarne complessivamente le risultanze - in termini di efficienza ed efficacia e di valutazione

---

<sup>1</sup> Lo svolgimento delle procedure competitive per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale deve necessariamente avvenire nel rispetto delle Misure di cui alla delibera ART n. 49/2015, che, oltre a richiedere una serie di attività preliminari e prognostiche all'avvio della procedura (definizione dei beni essenziali, loro valorizzazione ai fini del passaggio ad altro gestore, definizione clausole sociali, procedura preventiva di consultazione), prevede, in funzione della complessità delle procedure in commento, un termine di presentazione delle offerte non inferiore a 110 giorni.



costi/benefici - soltanto al compimento del processo citato, specie in virtù dei primi confortanti dati a disposizione che delineano una progressiva riduzione dei costi.

Dinanzi alle esigenze sopra formulate, nelle more della necessaria attività di pianificazione e riprogrammazione, la scelta di procedere mediante proroga della concessione in favore della società integralmente partecipata dalla Regione Abruzzo T.U.A. S.p.A. per l'annualità 2018, ex art. 5, par. 5, e per il periodo 2019/2027 in regime di *in house providing*, ai sensi dell'art. 5, par. 2 del medesimo regolamento, risulta coerente con la necessità di garantire la stabilità delle risorse finanziarie trasferite nell'ambito del Fondo Nazionale Trasporti; ed infatti, un'analogha decisione, assunta a valle di tale procedimento, condurrebbe inesorabilmente alla decurtazione delle risorse trasferite, in forza del già richiamato disposto dell'art. 27 del D.L. 50/2017, non potendo, la medesima amministrazione, avvalersi dello stesso "esonero" previsto dalla medesima disposizione.

Sotto un ulteriore profilo di analisi occorre rilevare che una delle principali leve sulle quali la Regione Abruzzo ha inteso orientare le politiche della mobilità avviate e sulle quali dovrà poggiare l'attività di riprogrammazione dei servizi è la progressiva integrazione e complementarietà della modalità gomma e della modalità ferro.

Le azioni di razionalizzazione dell'offerta integrata di TPL (gomma e ferro), dovranno infatti tendere alla eliminazione delle sovrapposizioni tra servizi esistenti, alla integrazione degli orari e dei programmi di esercizio, alla gerarchizzazione delle diverse tipologie di servizio, anche in funzione di adduzione alla rete ferroviaria, in coerenza con gli atti già esistenti.

In tale ottica l'affidamento "*in house providing*" dei servizi automobilistici e ferroviari in favore della Società TUA SpA, ovvero di un operatore *in house* che è, al contempo, titolare anche di licenza ferroviaria e che già ad oggi eroga entrambe le tipologie di servizio, costituisce un elemento caratterizzante che consente all'amministrazione di poter realizzare le attività sopra citate con maggiore efficacia ed elasticità e che, in particolare, consente all'amministrazione di poter riprogrammare e modificare - anche *in peius* - i servizi affidati, annullando il rischio di contenzioso attivabile da parte del gestore e garantendo in tal modo maggiore certezza giuridica all'affidamento e maggiore certezza finanziaria per l'amministrazione.

Inoltre l'affidamento *in house* in favore di un gestore sia automobilistico che ferroviario consentire all'amministrazione di poter sperimentare con maggiore facilità progetti di integrazione tariffaria che dovranno condurre, a regime, a poter contare su un unico titolo di viaggio per tutti i percorsi e le linee regionali automobilistiche e ferroviarie. In tale ottica, l'attuazione di tale *mission* mediante un gestore *in house* di servizi automobilistici e ferroviari, consente di attivare, nell'immediato, un titolo aziendale integrato, di valutare *in itinere* eventuali





adeguamenti necessari e di poter successivamente estendere tale sistema tariffario integrato anche agli altri operatori di servizio pubblico sul territorio regionale.

In ultimo, la particolarità della conformazione morfologica e territoriale della Regione Abruzzo, il territorio prevalentemente montano, la maggiore densità abitativa lungo la fascia costiera, cui fa da contraltare l'irrinunciabile necessità di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini anche nelle zone interne e nelle aree a domanda debole (nelle quali ricadono buona parte dei Comuni della Regione), induce a muovere ogni passo in tema di pianificazione e programmazione partendo da un bacino di programmazione unico regionale, che possa tener conto delle esigenze sopra menzionate, senza isolare le aree territoriali con maggiori aspetti di criticità e con un approccio di tipo solidaristico. In virtù di tale approccio il mantenimento dell'unitarietà, anche gestionale, dei servizi extraurbani, che garantiscono il collegamento tra le varie aree regionali, costituisce un elemento irrinunciabile sia in virtù dei sopra menzionati elementi geografici, morfologici, sia sotto il profilo economico/sociale, in un territorio che risente ancora degli eventi sismici degli ultimi anni e costituisce, pertanto, aspetto caratterizzante nel perseguimento dell'interesse pubblico.

In ultimo, l'affidamento *in house providing* consente di perseguire in misura maggiore un ulteriore interesse pubblico, quello al mantenimento di determinati standard sociali che si traduce con la imposizione all'operatore interno – tra i diversi obblighi di servizio – anche di quello sociale espressamente ammesso dal Regolamento comunitario.

Per il complesso delle ragioni innanzi riportate si ritiene, pertanto, che il ricorso all'affidamento *in house providing*, nei termini ed alle condizioni previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, sia lo strumento idoneo a soddisfare le esigenze sopra indicate.

Al fine di rendere la decisione sulla scelta della modalità di affidamento coerente ed efficace anche rispetto alle attività che dovranno essere svolte dall'amministrazione, verrà previsto che tale determinazione trovi espressa conferma all'esito di un procedimento istruttorio da realizzarsi durante il primo anno di affidamento e comunque entro la data del 31 dicembre 2018, finalizzato alla verifica e conferma della permanenza delle condizioni assunte alla base della decisione in ordine alla modalità di affidamento – e la cui positiva valutazione sarà condizione per la prosecuzione dell'affidamento - in merito:

- a) all'accertamento della permanenza delle condizioni assunte in termini di parametri economici, ai fini del calcolo della contribuzione, alla luce del redigendo decreto ministeriale di cui all'art. 19, comma 5 del D.Lgs. n.





422/1997, come modificato dall'art. 27, comma 8 ter, lettera a) del D.L. n. 50/2017;

b) all'adeguamento del contratto di servizio, i programmi di esercizio e il piano economico finanziario, al nuovo quadro pianificatorio e programmatico nelle more eventualmente intervenute e in ogni caso entro i limiti di capienza del Fondo Unico Regionale per il trasporto Pubblico Locale;

E' opportuno altresì stabilire che il contratto di servizio dovrà prevedere lungo tutta la sua durata un costante sistema di monitoraggio in grado di verificare ed accertare:

- a) il progressivo efficientamento nella gestione, da misurarsi sui principali indicatori economico trasportistici - numero di passeggeri trasportati, coefficienti di riempimento, rapporto costo/ricavi, recupero dell'evasione tariffaria - rispetto alla situazione di partenza per come individuata nei contratti di servizio e successivamente a cadenza annuale, anche in continuità e in attuazione degli obiettivi del piano industriale redatto a seguito della fusione;
- b) le risultanze del sistema di monitoraggio in tema di corretta compensazione degli obblighi di servizio pubblico, lungo la durata dell'affidamento, nel rispetto delle metodologie ed i criteri indicati nel Prospetto n. 4 della deliberazione ART n. 49/2015.

## **DURATA DELLA CONCESSIONE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Per quel che riguarda l'affidamento dei servizi di trasporto extraurbano ed urbano svolti mediante autobus, nonché quelli ferroviari regionali, limitatamente a quelli di cui all'Allegato A, si procederà mediante proroga in concessione in favore della società integralmente partecipata dalla Regione Abruzzo T.U.A. S.p.A., per l'annualità 2018, a titolo di proroga ex art. 5, par. 5, stante l'evidente esigenza di garantire l'esecuzione del servizio pubblico di trasporto, che altrimenti verrebbe interrotto alla scadenza attualmente prevista del 31.12.2017, e per il periodo 2019/2027 in regime di in house providing, ai sensi dell'art. 5, par. 2 del medesimo regolamento, mediante un contratto di servizio.

## **5. OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E IL SISTEMA DELLE COMPENSAZIONI**

L'obbligo di servizio pubblico è l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di





passaggeri 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.

Nel sistema del Regolamento europeo in presenza di obblighi di servizio pubblico l'autorità competente può accordare l'attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità ed universalità).

L'Allegato A comprende la rete dei servizi automobilistici extraurbani ed urbani, nonché ferroviari oggetto di affidamento.

L'elenco dei servizi e i relativi programmi di esercizio evidenziano la programmazione di linee e corse durante un arco temporale particolarmente ampio, che copre le primissime ore del mattino sino a quelle notturne.

L'elenco dei servizi evidenzia altresì i collegamenti con comuni e zone territoriali a domanda debole che servono anche le zone montane, caratterizzate da bassa velocità commerciale e contestualmente da alti costi di trazione.

Il necessario rispetto del programma di esercizio, a prescindere dalla remuneratività delle corse e delle linee, nonché l'adeguamento agli standard qualitativi espressamente specificati nel contratto, determina per l'operatore di servizio obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di esercizio". Il gestore, infatti, non può scegliere se effettuare o meno una corsa in funzione della redditività della medesima, ma è comunque onerato di svolgere la prestazione prefissata.

Il servizio affidato, inoltre, è un servizio pubblico di linea su itinerari e fermate predeterminati e con offerta indifferenziata al pubblico; ne consegue che l'operatore di servizio non può rifiutare la prestazione di trasporto passeggeri alle condizioni predeterminate nel programma di esercizio ed è pertanto assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di trasporto".

In ultimo, l'operatore di servizio pubblico è obbligato a svolgere la prestazione secondo i livelli tariffari prestabiliti dall'ente affidante, non modificabili per iniziativa del gestore, come derivanti dalla determinazione delle tariffe di cui alla L. R. n. 40/1991 e s.m.i. e conseguenti deliberazioni di Giunta Regionale di determinazione delle tariffe, specificamente indicati negli allegati al contratto di





servizio; pertanto, l'operatore di servizio è assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi tariffari".

Per quel che concerne l'alea derivante dall'andamento dei ricavi del traffico e dalla domanda di trasporto servita, la stessa resta a carico del gestore.

A carico del gestore residua, inoltre, il rischio sul lato dell'offerta derivante dall'andamento del costo dei fattori produttivi, nonché dal potere riconosciuto all'ente affidante di variazione dei servizi affidati e dei programmi di esercizio all'esito della riprogrammazione dei servizi.

In virtù dei citati obblighi di servizio, nonché del prospetto indicato all'Allegato C, che indica il monte ricavi da traffico realizzati nell'assolvimento di tali obblighi nell'annualità 2016, sulla rete dei servizi affidati è attribuito il diritto di esclusiva ai sensi dell'art. 4, par. 1 del Regolamento, fermo restando le risultanze della procedura di individuazione dei servizi minimi.

A tal fine, occorre dar atto che rispetto ai programmi di esercizio previgenti, non rientrano nel contratto di servizio le linee qualificate commerciali, con itinerario extraregionale, qualificate come tali dalla giurisprudenza.

La compensazione degli obblighi di servizio pubblico tiene conto dei costi sostenuti per il loro assolvimento, decurtati dai ricavi e da eventuali effetti positivi generati e con il riconoscimento di un margine di utile.

I parametri di calcolo della compensazione determinano l'ammontare del contratto affidato, sono frutto dell'applicazione dei criteri di cui all'allegato del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e sono rinvenibili nel piano economico e finanziario elaborato e allegato al contratto di servizio.

Si registra, inoltre, che il costo del servizio di trasporto, come sopra determinato ed individuato, risulta pienamente in linea con i parametri di costo standard di cui all'art. 1, comma 84, L. 147/2013, per come attualmente rinvenibili - a seguito della costituzione dell'apposito Gruppo di Lavoro di cui alla Delibera della Conferenza Unificata n. 128 del 16 ottobre 2014 - dallo Schema di Decreto del MIT, redatto a cura del predetto Gruppo di Lavoro e trasmessa alla Conferenza Unificata in data 30 luglio 2015.

Il corrispettivo previsto dal contratto *in house providing* per il periodo 2019-2027, nonché la contribuzione riconosciuta a regime di proroga per il 2018 (v. art.5, par. 5, del Regolamento (CE) 1370/2007), risultano inferiori e in progressiva riduzione, al costo dei servizi finora erogati dalla TUA Spa, come si evince dai dati dell'ultimo triennio:





2014 - € 96.451.593,94

2015 - € 96.257.950,92

2016 - € 85.639.854,71

Al fine di assicurare la corrispondenza della dinamica della compensazione rispetto all'assolvimento degli obblighi di servizio e di verificare l'andamento del percorso di efficientamento imposto al gestore – di cui si è fatto cenno nel precedente paragrafo - 4.2 e che trovano espresso riscontro in sede contrattuale - la Regione verificherà l'andamento della gestione ed il rispetto dei citati parametri.

Il procedimento di verifica, dovrà tener conto del Piano economico finanziario predisposto per l'affidamento, comprensivo delle eventuali variazioni apportate in itinere, nonché dei parametri indicati al Prospetto n. 4 della Delibera ART n. 49/2015 e dell'Allegato al Regolamento europeo n. 1370/2007.

Ai fini di tale verifica, inoltre, il gestore è obbligato ad adottare meccanismi di contabilità separata.

In fase di avvio dell'affidamento di cui alla presente relazione, in rapporto alle percorrenze complessive pari a 28.724.146 bus\*km del servizio automobilistico come da programma di esercizio allegato, sarà erogato un corrispettivo annuo pari (dal 2019) pari a € 82.263.827 e in rapporto alla gestione dei servizi ferroviari pari a 1.254.585treni\*km, di cui 963.585 ferro e 291.000 gomma sostitutivo ferro.

Si da atto, altresì che il Piano Economico Finanziario è stato redatto secondo le indicazioni contenute nel prospetto n. 4 della Delibera ART n. 49/2015.

LA PRESENTE COPIA PARTE INTEGRANTE E  
SOSTANZIALE E' COMPOSTA DA N. 11 FOLII  
E N. 22 FACCIALE SCRITTE EDE'  
CONFORME ALL'ORIGINALE.  
29 SET. 2017

IL DIRETTORE REGIONALE

(Dott. Vincenzo Rivera)

Allegati:

Allegato A : Elenco delle linee oggetto di affidamento con i relativi programmi di esercizio;

Allegato B: Piano economico finanziario

Allegato C : Verbale di Intesa del 22 agosto 2017, ai sensi dell'art. 1, L.R. 43/2017





Servizi di t.p.l. attualmente in esercizio nella Regione Abruzzo.

IL PRESENTE ALLEGATO  
E' PARTE INTEGRANTE E  
SOSTANZIALE DELLA  
DGR 539  
DEL 29.09.2017  
IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA  
AUGUSTA VALENZA

IL PRESENTE ALLEGATO SI  
CATTERIE DI N° 2 PASSE



SERVIZI DI TPL SU GOMMA IN CONCESSIONE REGIONALE				
AZIENDA		SERVIZIO	ENTE CONCEDENTE	BUS * KM TOTALE
A.M.A. Azienda Mobilità Aquilana S.p.A.		Reg.	Regione Abruzzo	402.422,00
BLASIO LUIGI e C. S.n.c.		Reg.	Regione Abruzzo	183.946,40
CASCATO Autolinee S.r.l.		Reg.	Regione Abruzzo	287.144,00
CERELLA Srl - Autoservizi		Reg.	Regione Abruzzo	1.735.711,42
CIAROCCHI ELIA & FIGLI S.n.c. - Autolinee		Reg.	Regione Abruzzo	42.700,00
CIVITARESE Viaggi S.r.l.		Reg.	Regione Abruzzo	279.319,40
COSTANTINI Srl Autolinee		Reg.	Regione Abruzzo	175.522,23
D'AMICO Ettore Eredi di D'Amico G. e G. Snc		Reg.	Regione Abruzzo	19.947,00
DI CURZIO Viaggi S.r.l.		Reg.	Regione Abruzzo	47.115,36
DI FONZO DONATO & F.LLI S.p.A. - Società		Reg.	Regione Abruzzo	2.803.678,74
DI GIACOMO & C. Srl		Reg.	Regione Abruzzo	347.856,84
DI PASSIO TOUR S.r.l.		Reg.	Regione Abruzzo	8.456,00
DICARLOBUS Srl		Reg.	Regione Abruzzo	515.813,00
E. DI FEBBO CAPUANI Srl		Reg.	Regione Abruzzo	68.991,52
FERRARA Autoservizi e Noleggi S.r.l.		Reg.	Regione Abruzzo	83.179,20
FRACASSA AUTOLINEE SRL		Reg.	Regione Abruzzo	53.513,75
GASPARI S.r.l. - Autolinee		Reg.	Regione Abruzzo	59.597,00
GIALONARDO S.n.c.		Reg.	Regione Abruzzo	90.520,65
GIOVANNUCCI ALBERTO		Reg.	Regione Abruzzo	102.918,00
JACOVETTI S.a.s. di Antonio Iacovetti		Reg.	Regione Abruzzo	86.435,82
MARCOZZI S.n.c. di Marcozzi Luigi & C.		Reg.	Regione Abruzzo	32.736,00
NAPOLEONE F.LLI P. e T. di Maria Rita Napoleone & C. S.n.c.		Reg.	Regione Abruzzo	913.086,90
PASSUCCI VIAGGI Srl		Reg.	Regione Abruzzo	51.935,40
RIPANI F.LLI S.n.c. di Ripani Leante & C.		Reg.	Regione Abruzzo	100.237,68
ROVETANA TOURS (dal 2014, ex Di Passio Armando)		Reg.	Regione Abruzzo	37.575,20
S.A.T.A.M. s.r.l. Servizi Automob. Abruzzo Molise		Reg.	Regione Abruzzo	124.857,40
SPINELLI NICOLA FILIPPO		Reg.	Regione Abruzzo	136.016,20
SURIANO UGO		Reg.	Regione Abruzzo	26.062,80
T.U.A. S.p.A. ex FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA SPA		Reg.	Regione Abruzzo	1.870.496,55
T.U.A. S.p.A. ex GESTIONE TRASPORTI METROPOLITANI SpA		Reg.	Regione Abruzzo ex C.S.	888.883,29
T.U.A. S.p.A. ex GESTIONE TRASPORTI METROPOLITANI SpA		Reg.	Regione Abruzzo	815.842,10
T.U.A. S.p.A. ex A.R.P.A. S.p.A.		Reg.	Regione Abruzzo	21.779.671,10
			Tot.	34.172.188,95

%	km.
74,20	25.354.893,04
25,80	8.817.295,91

SERVIZI FERROVIARI DI T.P.L.					
AZIENDA		SERVIZIO	ENTE CONCEDENTE	BUS * KM TOTALE	TRENI KM.
T.U.A. S.p.A. ex FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA SPA		R	Regione Abruzzo ex C.S.	865.928,00	963.585,00
TRENITALIA S.P.A.		R	Regione Abruzzo	585.778,00	4.086.184,00
			Tot.	1.451.706,00	5.049.769,00

%	km.
28,14	1.829.513,00
71,86	4.671.962,00
tot	6.501.475,00



SERVIZI SU TPL SU GOMMA IN CONCESSIONE COMUNALE

SERVIZIO	COMUNE	PROV	BUS * KM TOTALE	Azienda
C	L'Aquila	AQ	1.714.297,50	A.M.A. S.p.A.
C	Basciano	TE	40.237,00	BALTOUR Srl
C	Teramo	TE	1.039.501,00	BALTOUR Srl, CIARRICCHI EIR e Figli Snc, FRACASSA AUTOLINEE Srl, GASPARI BUS Srl, GASPARI S.r.l. - Autolinee, MARCOZZI S.n.c. di Marcozzi Luigi & C., RIPANI S.n.c. di Ripani G. e G.
C	Cupello	CH	53.403,00	BOSCHETTI FERNANDO
C	Alanno	PE	44.818,00	CARDINALE Srl
C	Civitella Roveto	AQ	16.845,30	Comune di Civitella Roveto
C	Pineto	TE	63.765,00	Comune di Pineto
C	Sulmona	AQ	291.600,00	Comune di Sulmona
C	Torrebruna	CH	27.000,00	Comune di Torrebruna
C	Isola del Gran Sasso	TE	94.873,00	D'AMICO DOMENICO Eredi Snc, D'AMICO ETTORE Eredi di D'Amico Giampaolo e Giunluigi Snc
C	Castelli	TE	30.596,00	D'AMICO ETTORE Eredi di D'Amico Giampaolo e Giunluigi Snc
C	Lanciano	CH	388.360,00	DI FONZO DONATO & F.LLI S.p.A.
C	Paglieta	CH	32.940,00	DI FONZO DONATO & F.LLI S.p.A.
C	San Salvo	CH	93.164,00	DI FONZO DONATO & F.LLI S.p.A.
C	Scerni	CH	45.138,00	DI FONZO DONATO & F.LLI S.p.A.
C	Balorano	AQ	40.219,00	DI PASSIO TOUR S.r.l.
C	Schivi d'Abruzzo	CH	33.742,00	DICARLOBUS Srl
C	Tagliacozzo	AQ	72.000,00	ENEA S.r.l.
C	Giulianova	TE	297.000,00	GASPARI BUS Srl
C	Mosciano S.A.	TE	45.000,00	GASPARI BUS Srl
C	Castel di Sangro	AQ	87.528,00	JACOVETTI S.a.s. di Antonio Iacovetti
C	Chieti	CH	1.469.700,00	LA PANORAMICA di Chiaro Chieretta F. & C. - Aut. S.n.c.
C	Silvi	TE	44.667,00	MARCOZZI S.n.c. di Marcozzi Luigi & C.
C	Alba Adriatica	TE	72.093,00	MARCOZZI S.n.c. di Marcozzi Luigi & C.
C	Crognaleto	TE	55.337,00	MARCOZZI S.n.c. di Marcozzi Luigi & C.
C	Montorio al Vomano	TE	120.341,00	MARCOZZI S.n.c. di Marcozzi Luigi & C.
C	Tortoreto	TE	55.337,00	MARCOZZI S.n.c. di Marcozzi Luigi & C.
C	Guardiagrele	CH	54.000,00	MARCOZZI S.n.c. di Marcozzi Luigi & C.
C	Ortona	CH	400.500,00	NAPOLITANO F.LLI P. e T. di Maria Rita Napolitano & C. S.n.c., F.LLI CIVITARESE Snc.
C	Aversa	CH	107.829,00	NAPOLITANO F.LLI P. e T. di Maria Rita Napolitano & C. S.n.c., F.LLI CIVITARESE Snc.
C	Vasto	CH	611.526,00	PASSUCCI VIAGGI Srl
C	Avezzano	AQ	312.687,00	S.A.T. S.r.l. Società Autoservizi TESSITORE
C	Reccaspinavetti	CH	17.391,60	S.C.A.V. Soc. Coop. Autotrasporti Avezzano r.l.
C	Albino	CH	63.000,00	Surlano Ugo
C	Atella	CH	34.043,00	T.U.A. S.p.A. ex FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA S.p.A. Lanciano
C	Gissi	CH	56.700,00	T.U.A. S.p.A. ex FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA S.p.A. Lanciano
C	San Vito Chietino	CH	18.000,00	T.U.A. S.p.A. ex FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA S.p.A. Lanciano
C	Area vasta Pescara - Francavilla - Montesilvano	PE	72.000,00	T.U.A. S.p.A. ex FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA S.p.A. Lanciano
C	San Vito Chietino	CH	1.684.549,45	T.U.A. S.p.A. ex GESTIONE TRASPORTI METROPOLITANI S.p.A.
C	Francavilla al Mare	CH	50.304,00	T.U.A. S.p.A. ex GESTIONE TRASPORTI METROPOLITANI S.p.A.
C	Penne	PE	99.000,00	T.U.A. S.p.A. ex GESTIONE TRASPORTI METROPOLITANI S.p.A.
C	Pescara	PE	1.453.500,00	T.U.A. S.p.A. ex GESTIONE TRASPORTI METROPOLITANI S.p.A.
C		tot	11.394.531,85	

	%	km
peso TUA sui servizi comunali	30,99	3.531.096,45
peso altre aziende servizi comunali	69,01	7.863.435,40

	km	%
RIEPILOGO SERVIZI SU GOMMA		
servizi su gomma TUA	28.885.989,49	63,39
servizi su gomma altre aziende	16.680.731,31	36,61
	45.566.720,80	

	km totali	%
RIEPILOGO SERVIZI TOTALI TPL		
totale servizi Tpl regione abruzzo	52.068.195,80	100,00
totale servizi Tpl TUA	30.715.502,49	58,99
totale servizi altre aziende	21.352.693,31	41,01





ALL 2  
IL PRESENTE ALLEGATO E'  
PARTE INTEGRANTE E  
SOSTANZIALE DELLA DGR 539  
DEL 29.09.2017

IL SEGRETARIO DI GIUNTA  
AVV. DANIELA VALENZA



## Schema di CONCESSIONE

**PER IL TRASPORTO PUBBLICO AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO ED URBANO E  
FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE**


**TRA**

**REGIONE ABRUZZO**

**E**

**TUA S.p.A.**

**ANNI 2018-2027**

IL PRESENTE ALLEGATO SI COMPONE DI  
n. 23 PAGINE 





L'anno 2017, il giorno 29 del mese di settembre in Pescara con la presente scrittura privata

tra

la **Regione Abruzzo** in qualità di ente di governo del trasporto pubblico ferroviario e automobilistico di interesse regionale e locale, con sede in L'Aquila, codice fiscale n. 80003170661 e P.I. n. 80003170661, rappresentata dal Dott. Vincenzo Rivera, nato a L'Aquila il 10/12/1971 che interviene ed agisce in qualità di Direttore ad interim del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica,

(di seguito denominata "Regione")

e

la **Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A. Unipersonale**, società per azioni di diritto privato che non fa ricorso al mercato del capitale di rischio a partecipazione integralmente pubblica, assoggettata al controllo analogo, con sede legale in via Asinio Herio, 75, Chieti, P.IVA: 00288240690, capitale sociale Euro 39.000.000,00 interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Chieti al n. 00288240690, iscritta al R.E.A. al n. 67168, la quale interviene nel presente atto in persona del Presidente pro tempore, dott. Tullio Tonelli,.

(di seguito "TUA")

di seguito congiuntamente indicate come "Parti"

#### PREMESSO:

- TUA è la società che si è costituita dalla fusione delle Società "Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi S.p.A.", "Gestione Trasporti Metropolitani S.p.A. (G.T.M. S.p.A.) e "Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A. (F.A.S. S.p.A.) che, per Statuto, svolge attività di produzione di servizi strettamente necessari al perseguimento delle finalità istituzionali dell'amministrazione pubblica sociale in materia di trasporto;
- il progetto di fusione di TUA è stato avviato con L.R. n.47 del 23/12/2014 e successivamente approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 23/1 del 16.03.2015, unitamente al piano strategico 2014-2019;
- a far data dall'anno 2001 la Regione risulta titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale in concessione alla società TUA. Spa (ex F.A.S. S.p.A.) con gestione altresì della relativa rete ferroviaria;
- con L.R. n. 43 del 4 agosto 2017, pubblicata sul BURAT Speciale n. 85 del 9/8/2017, recante "Disposizioni





*in materia di trasporto pubblico locale*", la Regione Abruzzo ha stabilito che:

- " 1. *Nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei lotti di cui all'articolo 48 del D.L. 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, della determinazione degli adeguati livelli di servizio e della relativa riprogrammazione dei servizi di cui all'articolo 27, comma 6, del D.L. 50/2017, è istituito il bacino unico regionale di programmazione dei servizi di trasporto su gomma ricadenti nel territorio regionale ai sensi dell'articolo 3 bis del D.L. 13 agosto 2011, n. 138 (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo), convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148. 2. La Regione esercita, d'intesa con gli enti locali, le funzioni di programmazione, nonché quelle di cui all'articolo 3 bis del D.L. 138/2011 ed adotta i conseguenti provvedimenti garantendo in ogni caso la partecipazione di tutti gli enti competenti per il trasporto pubblico locale*".
- il contesto normativo di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale è stato definito in particolare dai seguenti provvedimenti:
  - a) Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i. concernente *"Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n.59"*;
  - b) Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 con il quale si prevede una disciplina transitoria fino al 3 dicembre 2019, data "a decorrere" dalla quale le autorità competenti hanno l'obbligo di conformarsi all'art. 5. Il citato art. 5 prevede, inoltre, al paragrafo 2, la facoltà delle Autorità competenti di *"procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale... esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture"*, nonché, al paragrafo 5, il potere di *"prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di una imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici"* Lo stesso Regolamento prevede l'obbligo per l'Autorità regolatrice e aggiudicatrice del servizio, di esercitare un controllo rigoroso sulla qualità del servizio offerto, nonché di verificare che le compensazioni concesse dalle autorità competenti per coprire le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico siano calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive e siano tali da prevedere modalità di applicazione dettagliate, idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità;
  - c) Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri;
  - d) Legge 23 luglio 2009, n. 99, che all'art. 61 prevede *"Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale"* ed espressamente consente alle autorità competenti di provvedere ai sensi dei richiamati artt. 5, par. 2 e 5 del Reg. (CE) n. 1370/2007 e 8, par. 2;
  - e) articolo 16-bis del decreto legge 6 luglio 2012 n. 95 convertito con modificazioni nella Legge 7 agosto 2012 n.



135 e successivamente sostituito dall'art. 1 comma 301 della legge 24 dicembre 2012 n. 228, che istituisce il fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale;

- f) D.P.C.M. 11 marzo 2013 e s.m.i. attuativo del suddetto art. 16-bis della L.135/2012 che definisce i criteri e le modalità di riparto del suddetto fondo fra le regioni a statuto ordinario, secondo obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale fissati dal citato art. 16-bis della L.135/2012;
- g) Decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";
- h) Decreto Legge 24 aprile 2017 n.50, convertito con modificazioni con la Legge n.96/2017, in cui l'art.27 ha modificato i criteri di riparto tra le regioni del fondo nazionale trasporti e, tra l'altro, ha previsto un meccanismo di decurtazione per le Regioni nelle quali al 31 dicembre di ogni anno, risultino affidamenti non aggiudicati con procedure di gara. Tale decurtazione, tuttavia, non si applica per i contratti affidati, in conformità al regolamento, entro il 30 settembre 2017;
- i) Legge regionale 23 dicembre 1998 n.152 "Norme per il trasporto pubblico locale" con la quale la regione Abruzzo ha dato attuazione alle disposizioni del D.lgs. n.422/1997;
- j) Legge regionale 21 dicembre 2016 n.40 con cui è stato disposto che *"la Regione e gli Enti locali titolari delle concessioni e dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro in scadenza al 31 dicembre 2016 provvedono a garantire la continuità del servizio in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007, tramite imposizione dell'obbligo di continuità del servizio pubblico fino all'affidamento dei servizi ai sensi del presente comma e comunque per una durata non superiore ad un anno"*.
- k) Legge regionale 4 agosto 2017 n.43 con cui la Regione Abruzzo è intervenuta con nuove disposizioni in materia di trasporto pubblico locale;
- l) Legge regionale n. 13 del 15/10/2008 "Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e sistema sanzionatorio".
- m) Delibera di Giunta regionale n.109 del 14/03/2017 con cui è stato approvato il "Disciplinare per il Controllo Analogo sulle Società in house della Regione Abruzzo";

- che la Regione Abruzzo al fine di garantire la continuità dei servizi pubblici – con il presente atto intende regolare il periodo 2018-2027 conformemente a quanto previsto dal Regolamento (CE) n 1370/2007;

- che obiettivi primari della Regione, condivisi da TUA, sono:

- i. valorizzare il trasporto ferroviario come asse portante del sistema regionale di trasporto pubblico locale nel suo complesso al fine di incrementare in modo consistente il numero dei viaggiatori;
- ii. rendere l'offerta di trasporto più efficiente, attraverso l'integrazione dei servizi e la razionalizzazione dei programmi di esercizio, con eliminazione delle sovrapposizioni, riorganizzando servizi di adduzione e potenziamento rispetto le principali direttrici regionali, come previsto dall'art. 1, comma 8 della L.R. n.26 del 19 agosto 2016;





- iii. tendere alla realizzazione di forme di integrazione anche modale dell'offerta di trasporto ed uniformare il prezzo dei titoli di viaggio ferroviari con quelli dei servizi automobilistici come previsto dalla citata legge regionale n.26/2016;
  - iv. garantire un miglioramento della qualità dei servizi automobilistici e ferroviari integrati offerti ed una più adeguata tutela del cittadino – utente;
  - v. garantire l'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini abruzzesi, tenuto conto delle peculiarità socio demografiche e morfologiche del territorio servito, delle esigenze di collegamento e di unitarietà gestionale tra diverse aree della Regione;
  - vi. valorizzare le efficienze e la maggiore flessibilità organizzativa e programmatoria derivante dalla gestione integrata sotto il profilo della modalità di trasporto (ferro/gomma)
- che le Parti, a partire dal 1 gennaio 2018, stabiliscono che i servizi oggetto della proroga saranno compensati con l'attuale sistema contributivo per un importo onnicomprensivo e non superiore a euro 85.000.000,00 (ottantacinquemilioni/00) oltre IVA dovuta per i contratti in essere, a valere sul Fondo Unico Regionale del Trasporto Pubblico Locale;
  - a partire dal 1° gennaio 2019, intendono adottare il sistema di calcolo del corrispettivo contrattuale descritto nel Piano Economico Finanziario, per brevità nel prosieguo "PEF" (Allegato 1) relativo ad un modello di esercizio con una consistenza chilometrica pari a 1.254.585 treni\*km annui per i servizi ferroviari (compresi i servizi cosiddetti "sostitutivi") e a 28.724.146 vetture\*km annue per i servizi automobilistici extraurbani ed urbani. In particolare, al fine di aderire pienamente ai principi di cui al Regolamento CE 1370/2007 in materia di corrispettivi contrattuali nonché di consentire una effettiva condivisione di tutti gli elementi connessi all'espletamento del servizio – ivi inclusi i costi, i ricavi, gli investimenti, le tasse (come da Delibera 49/2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ART), il programma di esercizio, i volumi di produzione, gli aumenti tariffari, etc. – è stato elaborato il PEF di cui all' Allegato 1 al presente Contratto, in cui è stato stimato anno per anno a partire dal 1 gennaio 2019 l'ammontare di ciascuna delle voci di conto economico della gestione contrattuale e dei relativi risultati netti previsionali;
  - nell'elaborazione del PEF le Parti hanno utilizzato, come base, i dati relativi ai bilanci aziendali nonché dati desumibili dai benchmark di riferimento e risultanti dall'andamento dei tassi di interesse e del prezzo del gasolio. Le previsioni sono state inoltre elaborate sulla base degli investimenti previsti e delle future strategie dell'azienda;
  - le Parti, per il caso in cui i fondi stanziati a copertura dello svolgimento dei servizi oggetto del presente atto, a causa di riduzioni o di mancati adeguamenti, non possano essere sufficienti ad assicurare a TUA il pagamento del corrispettivo, intendono prevedere un meccanismo contrattuale predefinito che consenta di rimodulare prontamente la tipologia e/o il perimetro dei servizi stessi;
  - le Parti riconoscono l'importanza di affinare ulteriormente nel presente atto il miglioramento degli standard





qualitativi erogati e del livello di soddisfazione dell'utenza;

- le Parti, pertanto, condividono e formalizzano i patti e le condizioni della presente Concessione, per il periodo 2018-2027, il cui Schema è stato approvato dalla giunta regionale con DGR n..... del ..... autorizzandone la sottoscrizione;
- le Parti, danno altresì atto che il presente contratto è stipulato in forza di un provvedimento di affidamento che dispone per il 2018 (T1), la proroga della concessione dei servizi di trasporto automobilistico extrarubano ed urbano e ferroviario regionale - nonché previa verifica e conferma delle condizioni di legge e di quelle assunte in termini di parametri economici ai fini del calcolo della contribuzione - e per il periodo 2019/2027 (T2) l'affidamento in house providing dei medesimi servizi;
- le Parti condividono e danno atto della diversa allocazione del rischio per tipologia di servizio, ed in particolare per i servizi di trasporto automobilistico, per i quali gli ordinari rischi operativi ed in particolare il rischio commerciale, ricadono sul gestore del servizio;

tutto ciò premesso,

## **SI STIPULA E CONVIENE QUANTO SEGUE**

### **Art. 1**

#### **(Conferma delle premesse e degli allegati)**

Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Atto.

### **Art. 2**

#### **(Struttura dell'Atto)**

Il presente Atto è strutturato in quattro distinte sezioni, articolate come segue:

Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)

Art. 2 (Struttura dell'Atto)

#### **SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA**

Art. 3 (Oggetto)

Art. 4 (Durata)

Art. 5 (Disciplina delle prestazioni)

Art. 6 (Corrispettivi e modalità di pagamento)

Art. 7 (Canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria)

Art. 8 (Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)





Art. 9 (Flessibilità del programma di esercizio)

Art. 10 (Interruzione dei servizi)

Art. 11 (Valorizzazione commerciale)

## **SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'**

Art. 12 (Politica tariffaria)

Art. 13 (Politica della qualità dei servizi)

## **SEZIONE TERZA: SISTEMI DI MONITORAGGIO**

Art. 14 (Monitoraggio della qualità dei servizi)

Art. 15 (Sistema delle penalità e sistema di mitigazioni/riduzione delle medesime)

## **SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE**

Art. 16 (Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

Art. 17 (Clausola fiscale)

Art. 18 (Risoluzione e cessione del Contratto)

Art. 19 (Altri obblighi a carico del Gestore)

Art. 20 (Controversia tra le parti)

Art. 21 (Trasparenza dei prezzi)

Art. 22 (Codici etici)

Art. 23 (Tracciabilità dei flussi finanziari)

Art. 24 (Tutela dei dati personali)

## **SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA**

### **Art. 3**

#### **(Oggetto)**

1. Con il presente Atto, la Regione affida per il periodo 1 Gennaio 2018 – 31 dicembre 2018 in regime di proroga ex art. 5, par. 5, del Reg. CE n. 1370/2007, e per il periodo 1 Gennaio 2019 – 31 dicembre 2027 in house providing in favore di TUA, i servizi automobilistici e ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, in regime di esclusiva in conformità alle disposizioni del Regolamento n. 1370/2007, nonché l'effettuazione dei servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti negli Allegati del presente Contratto e secondo gli standard qualitativi ivi fissati.
2. La Regione corrisponde a TUA – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente comma 1 – il corrispettivo di cui al successivo art. 6, importo tale da assicurare la sostenibilità economica-



finanziaria del presente Atto, calcolato secondo le previsioni di cui all'Allegato al Reg. CE n. 1370/2007 e del Prospetto n. 4 allegato alla Delibera ART n. 49/2015.

#### Art. 4

##### (Durata)

1. Il presente Atto ha durata decennale per il periodo 1° gennaio 2018 - 31 dicembre 2027, nel rispetto di quanto stabilito al successivo comma 3.
2. Ove ricorrenti le condizioni descritte all'art. 4, par .4 del Reg. (CE) n. 1370/2007, la durata del presente contratto potrà essere estesa nei limiti della disposizione richiamata.
3. Fermo quanto previsto al primo comma del presente articolo, entro la scadenza del 31 dicembre 2018 verrà effettuata l'analisi di verifica e conferma della sussistenza delle condizioni di legge, nonché di quelle assunte in termini di parametri economici ai fini del calcolo della contribuzione poste alla base della decisione sulla scelta dell'affidamento *in house*, propedeutica alla prosecuzione del presente contratto.

#### Art. 5

##### (Disciplina delle prestazioni)

1. Tua svolge il servizio di trasporto automobilistico e ferroviario di cui al precedente art. 3 secondo il programma di esercizio analitico annuale di cui all'Allegato 2, distinto per modalità di trasporto, nel rispetto degli standard qualitativi di cui all' Allegato 3;
2. Il Programma di Esercizio di cui al precedente comma 1, nell'ambito del volume complessivo di traffico autorizzato, è strutturato secondo la seguente ripartizione:
  - a) codice identificativo del treno e/o corsa;
  - b) le stazioni/fermate di partenza e di arrivo del treno e/o corsa, la tratta di competenza;
  - c) gli orari di partenza e di arrivo;
  - d) tempo di percorrenza;
  - e) i giorni di esercizio annuo e periodicità;
  - f) la composizione del treno e il tipo di materiale (solo treno);
  - g) i posti a sedere offerti (solo treno);
  - h) categoria del treno (solo treno).
3. Il programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo in dipendenza dello sviluppo del calendario di ciascun anno o in





relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione;

4. Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio del servizio ferroviario ad ogni cambio dell'orario sarà concordato con la Regione entro 270 giorni antecedenti l'entrata in vigore dell'orario stesso, ferma restando la disponibilità delle tracce orarie sull'Infrastruttura ferroviaria da parte del Gestore; in caso di variazioni al programma di esercizio del servizio automobilistico, le stesse verranno concordate con la Regione entro 30 giorni antecedenti all'entrata in vigore dell'orario, previa idonea informativa all'utenza.
5. E' facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli altri operatori del servizio di trasporto pubblico locale;
6. Limitatamente al programma di esercizio ferroviario TUA, con condivisione da parte della Regione, effettua il servizio con modalità automobilistica solo nei seguenti casi fermo restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali nei confronti della Regione.
  - a) servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore definiti come «servizi sostitutivi» dei servizi ferroviari;
  - b) servizi a carattere temporaneo resi necessari da un improvviso e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato definiti come «servizi integrativi» dei servizi ferroviari.
7. TUA è tenuta a comunicare alla Regione Abruzzo, entro 24 ore dall'inizio dei servizi di cui ai precedenti punti a) e b) le cause della loro effettuazione indicandone anche la durata.
8. TUA è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività accessorie alla prestazione dei servizi previsti dal programma di esercizio curando e garantendo:
  - a) la manutenzione straordinaria, ordinaria e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
  - b) le condizioni di sicurezza;
  - c) la pulizia del materiale rotabile secondo quanto previsto dall'Allegato 3.
9. La Regione ha facoltà di disporre verifiche e controlli sui servizi e sull'osservanza delle norme stabilite nel presente contratto.
10. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, TUA deve assicurare un'adeguata informazione all'utenza nel rispetto della normativa vigente ed in attuazione della propria carta dei servizi.
11. La Regione Abruzzo si riserva, all'esito dell'attività di riprogrammazione dei servizi di cui all'art. 27 D.L. 50/2017, anche al fine di una migliore integrazione modale dei servizi affidati, di eliminare le eventuali





sovrapposizioni di servizi, nonché all'esito della ridefinizione dei bacini di mobilità, di apportare modifiche al novero dei servizi di trasporto automobilistico affidati, di cui all'Allegato programma di esercizio. In tal caso, si procederà ad avviare il procedimento per la determinazione della nuova soglia di equilibrio del contratto secondo le disposizioni di cui agli artt. 8 e 8bis.

## **Art. 6**

### **(Corrispettivi e modalità di pagamento)**

1. Il programma di esercizio per gli anni 2018-2027 (Allegato 2) - condiviso tra le parti ed in continuità con il programma di esercizio attuato nell'anno 2017 - consta di 1.254.585 treni\*km annui, di cui 291.000 servizi "sostitutivi" su gomma per il servizio ferroviario e di 28.724.146 vetture\*km annue per il servizio di trasporto automobilistico.
2. Per l'annualità 2018, i servizi oggetto di proroga saranno compensati con l'attuale sistema contributivo per un importo onnicomprensivo e non superiore a 85.000.000,00 (ottantacinquemilioni/00), oltre IVA dovuta per i contratti di servizio in essere.
3. In coerenza con i principi del Reg. (CE) 1370/2007, il corrispettivo da riconoscere a TUA per il servizio espletato dal 1° gennaio 2019, riportato nel PEF (Allegato 1) è pari a euro 82.263.827,00, al netto di IVA oltre indicizzazione dall'anno 2020, ed è determinato in modo da tener conto dei costi generati nell'assolvimento di tutti gli obblighi di servizio pubblico, detratti i ricavi generati, al fine di non eccedere l'effetto finanziario netto, per come definito dal Reg. e allo stesso tempo preservare l'equilibrio economico del presente Atto.
4. Il corrispettivo di cui al precedente comma 3 è calcolato in conformità ai parametri di costo standard di cui all'art.1, comma 84, Legge 147/2013, per come attualmente rinvenibile a seguito della costituzione dell'apposito Gruppo di Lavoro di cui alla Delibera della Conferenza Unificata n. 128 del 16/10/2014 e dello Schema di Decreto del MIT, redatto a cura del predetto Gruppo di Lavoro e trasmesso alla Conferenza Unificata in data 30/07/2015. I parametri economici assunti ai fini del calcolo della contribuzione saranno in ogni caso verificati a seguito dell'entrata in vigore del Decreto Ministeriale di cui all'art.19, comma 5, del D.lgs. n.422/1997, come modificato dall'art.27, comma 8-ter, lettera a) del D.L. n.50/2017.
5. Il corrispettivo verrà diviso annualmente in tre rate di pari importo che TUA fatturerà alla Regione su base quadrimestrale al 30 aprile, 31 agosto e 31 dicembre di ciascun anno. La Regione liquiderà i predetti importi a TUA entro 60 (sessanta) giorni dall'acquisizione del protocollo regionale della fattura elettronica, trasmessa via PEC.
6. Eventuali penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime non concorrono alla formazione del corrispettivo previsto nel PEF e vengono applicate annualmente sulla base della effettiva performance



registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art. 17. Il calcolo delle penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime sarà effettuato entro il primo trimestre dell'anno successivo a quello di riferimento. Il valore risultante dalla valutazione delle penalità e del sistema di riduzione/mitigazione delle medesime sarà uno degli elementi componenti la prima rata dell'anno successivo a quello di riferimento.

#### **Art. 7**

##### **(Accesso all'infrastruttura ferroviaria)**

1. Il prezzo del canone di accesso all'infrastruttura e quello per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a TUA, nella misura effettivamente corrisposta al Gestore dell'Infrastruttura per i treni oggetto del presente Contratto circolanti sulla rete nazionale, al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore dell'Infrastruttura a TUA in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art 21 del D.Lgs. n. 112/2015.

#### **Art. 8**

##### **(Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF)**

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico del contratto, le Parti procederanno di norma entro il mese di luglio di ciascun anno, acquisiti tutti i consuntivi dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali e consuntivi dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti in più o in meno rispetto alle stime riportate nel PEF.
2. A tal fine i risultati consuntivi, anche in formato elettronico, verranno inviati alla Regione Abruzzo entro giugno dell'anno successivo; inoltre gli stessi saranno trasmessi certificati da revisore contabile, che attesti l'entità dei ricavi dei costi e degli oneri sopportati dalla società per la prestazione degli obblighi di servizio di cui al presente contratto, entro 180 gg dalla chiusura dell'esercizio.
3. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si produrranno i seguenti effetti alternativi:
  - A) laddove il consuntivo dell'esercizio in questione facesse registrare, un risultato totale rispetto al risultato riportato per lo stesso anno nel PEF, un delta compreso in una fascia di +/- 2% del fatturato (Ricavi operativi PEF) l'importo corrispondente a detto scostamento in più o in meno si intenderà integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in questione;
  - B) laddove il delta in questione facesse registrare un risultato totale eccedente la fascia di cui alla precedente lettera A), l'importo corrispondente alla parte eccedente lo scostamento verrà registrato e accantonato





(rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di piano con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi;

- C) laddove il delta in questione invece facesse registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di +/- 5% del fatturato rispetto al saldo riportato per quello stesso anno nel PEF, le Parti provvederanno ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale e modifichi il PEF sostituendo quindi l'Allegato 1 al presente Contratto.
4. Fermo restando quanto sopra, le Parti provvederanno in ogni caso ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente articolo 6 e modifichi il PEF sostituendo quindi l'Allegato 1 al presente Contratto, nelle seguenti due ulteriori ipotesi:
- a) nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadessero nella fattispecie di cui alla lettera B) del precedente comma e facessero registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;
- b) nel caso in cui il volume di produzione dei servizi variasse di oltre il 2% rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF;
5. Qualora lo squilibrio tra consuntivo/preventivo sia dovuto ad una delle seguenti cause, gli effetti economici del riequilibrio non potranno far carico alla Regione Abruzzo:
- dinamica negativa dei costi di produzione addebitabile ad inefficienze gestionali/organizzative;
  - dinamica negativa dei ricavi da tariffa addebitabile ad inefficienze commerciali;
  - incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale;
  - incremento oneri finanziari, tranne quelli eventualmente maturati per tardati pagamenti da parte della Regione stessa.
6. Le Parti procedono al riequilibrio economico del PEF (PARTE FERROVIARIA) intervenendo prioritariamente:
- a) sui fattori di produttività;
  - b) sul corrispettivo;
  - c) sulle tariffe;
  - d) sul programma di investimenti;
  - e) sul livello dei servizi.

L'utilizzo delle leve sopra menzionate, singolarmente o congiuntamente, è finalizzato all'individuazione della nuova soglia di equilibrio ed a ricondurre il PEF al raggiungimento di tale soglia.





7. Di norma entro il mese di luglio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, le Parti procederanno quindi al consuntivo dell'esercizio in questione – registrando come da prassi il relativo risultato totale e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato stimato nel PEF – nonché alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti.
8. Laddove al termine della compensazione finale di tali importi residuasse un saldo totale compreso in una fascia predeterminata pari al +/-2% del fatturato dell'intero periodo, l'importo corrispondente a detto saldo si intenderà integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra a tale titolo.
9. Le Parti concordano che nel caso in cui fosse TUA a risultare obbligata al suddetto versamento, la Regione valuterà l'opportunità di utilizzare l'importo dovuto per l'acquisto di materiale rotabile o comunque per iniziative di miglioramento del servizio ferroviario o a favore dell'utenza.

#### **Art. 9**

##### **(Flessibilità del programma di esercizio)**

1. L'offerta commerciale può subire modifiche e/o integrazioni.
2. Le modifiche e/o le integrazioni che si rendessero necessarie o opportune in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria possono essere richieste sia dalla Regione che da TUA, previa verifica tecnica ed economica. Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto al precedente articolo 6.
3. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura o in conseguenza di modifiche strutturali dell'infrastruttura ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, TUA può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione, alla Regione e alla clientela, almeno 30 giorni prima della variazione dell'offerta. Anche in tali casi si applica quanto previsto dall'art. 6 del presente Atto.
4. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, TUA deve assicurare un'adeguata informazione alla clientela e alla Regione.

#### **Art. 10**

##### **(Interruzione dei servizi)**

1. Premesso che il PEF tiene conto del programma di esercizio condiviso dalle Parti, le eventuali variazioni non programmate del predetto programma – determinate da cause di forza maggiore, quali scioperi, calamità





naturali, terremoti, sommosse e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposti dalle Autorità, – risulteranno automaticamente riportate – come minori costi sostenuti – in sede di consuntivo e quindi in sede di consuntivazione annuale fra quest'ultimo e il PEF come previsto al precedente art 6.

2. Qualora le variazioni di produzione rispetto al programma di esercizio siano imputabili a TUA, le stesse saranno valutate ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato 3.
3. In caso di sciopero TUA garantisce le prestazioni indispensabili, stabilite con accordo, siglato tra TUA e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e successive modificazioni ed integrazioni. TUA garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla Regione e alla clientela.
4. TUA, nei casi di cui al primo comma del presente articolo, si impegna a contenere al massimo le temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi, anche ricorrendo a modalità sostitutive d'esercizio, informando tempestivamente e adeguatamente sia la clientela che la Regione.
5. In caso di alterazioni del servizio determinate da cause di carattere eccezionale (come a titolo esemplificativo e non esaustivo: eccezionali eventi meteorologici ecc.), oltre la forza maggiore, le Parti terranno conto – anche ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato 3 – del programma di esercizio straordinario messo a punto da TUA.

#### **Art. 11**

##### **(Valorizzazione commerciale)**

1. TUA ha facoltà di procedere alla valorizzazione commerciale del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del servizio, nonché di altre aree o fabbricati o beni strumentali nella propria disponibilità, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.
2. TUA determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 1, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni del presente Atto.
3. Ai fini del presente articolo, per valorizzazione commerciale si intende qualsiasi iniziativa rivolta ai beni funzionali atta a generare ritorni positivi per TUA. L'andamento dei ricavi derivanti dalla valorizzazione commerciale non può costituire in alcun modo causa di revisione del PEF o riequilibrio in favore del gestore.





## SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'

### Art. 12

#### (Politica tariffaria)

1. TUA, per i viaggi all'interno del territorio regionale, adotta il sistema tariffario vigente al momento della sottoscrizione del presente Atto (L.R. n.40 del 1991 e ss.mm.ii. e conseguenti Deliberazione della Giunta regionale di determinazione delle tariffe) e, nonché l'applicazione sovraregionale delle tariffe regionali per i viaggi attraverso due o più Regioni come da disposizioni vigenti in materia.
2. I clienti sono tenuti a salire sui mezzi muniti di idoneo titolo di viaggio convalidato secondo le norme in vigore e, in caso contrario, i trasgressori saranno soggetti alle sanzioni di legge.
3. La possibilità di acquistare il biglietto a bordo treno/autobus è regolata dagli artt.7 e 7bis della L.R. 15/10/2013, ammessa con pagamento di un sovrapprezzo, nella misura e con le modalità già determinate attualmente. Il sovrapprezzo, non è dovuto per i viaggiatori in partenza dalle stazioni ove non è assicurata la reperibilità del titolo di viaggio.
4. TUA deve provvedere ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri ed ha inoltre l'obbligo di comunicare all'utenza l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le modalità di regolarizzazione a bordo.
5. TUA si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, secondo il programma formalizzato alla Commissione Trasporti della Conferenza Stato – Regioni in data 13 ottobre 2015, e successivo aggiornamento del 17 maggio 2016.
6. TUA, previa autorizzazione da parte della Regione, può adottare ulteriori titoli individuati sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa – lavoro e casa – scuola e turistica anche in collaborazione con gli enti locali anche combinati con altre prestazioni o servizi.
7. TUA può curare l'organizzazione e la gestione della rete di vendita e la commercializzazione dei titoli di viaggio ovvero può stipulare accordi con altre Aziende del trasporto pubblico locale che svolgono i servizi per la Regione, finalizzati all'emissione del titolo unico di viaggio sul sistema ferroviario.
8. In relazione alla necessità affermata dalla Regione Abruzzo di pervenire alla introduzione di un sistema di "ticketing" elettronico su tutti i mezzi TPL operanti in Abruzzo, TUA si impegna a farsi parte attiva per quanto di propria competenza.
9. Le parti concordano che obiettivo comune è pervenire ed attuare un sistema di integrazione tariffaria secondo le indicazioni che saranno impartite dalla Regione Abruzzo.





## **Art. 13**

### **(Politica della qualità dei servizi)**

1. TUA si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.
2. TUA eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto degli standard di qualità di cui all'Allegato 3. Il rispetto degli standard di qualità sarà verificato attraverso il monitoraggio della qualità erogata.
3. TUA effettua almeno un'indagine all'anno, in periodi significativi di erogazione del servizio, per rilevare la qualità percepita dall'utenza finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione degli utenti ed all'individuazione dei necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine TUA potrà avvalersi di un soggetto terzo specializzato e di riconosciuta esperienza e professionalità.
4. TUA elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente e secondo standard e obiettivi allineati a quelli del presente Contratto. TUA si impegna a pubblicare entro il 31 marzo di ogni anno la Carta dei Servizi sul proprio sito internet.
5. Per gli anni successivi al 2018 TUA si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione. Qualora la Regione non si esprima entro 30 gg dalla predetta comunicazione di TUA, che dovrà pervenire entro il 30 novembre dell'anno precedente a quello di riferimento, la Carta dei Servizi si dovrà considerare approvata e TUA procederà a pubblicarla sul proprio sito internet. La Regione, in fase di disamina della Carta dei Servizi, provvederà a coinvolgere tutti gli stakeholder interessati, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità, rappresentative dei loro interessi, nel rispetto dell'articolo 2 comma 461 della legge 24 dicembre 2007, n° 244.

## **SEZIONE TERZA: SISTEMA DI MONITORAGGIO**

### **Art. 14**

#### **(Monitoraggio della qualità dei servizi)**

1. TUA fornisce le rilevazioni interne sul rispetto degli standard di qualità definiti nell'Allegato 3, secondo la periodicità rispettivamente indicata nelle singole schede dell'allegato citato.
2. TUA illustra i risultati conseguiti alla Regione in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui al successivo art 18. La Regione ha facoltà di chiedere a TUA tutti i chiarimenti e gli approfondimenti necessari per analizzare le motivazioni degli scostamenti accertati rispetto agli impegni assunti in tema di miglioramento della qualità dei servizi e per proporre le azioni correttive ritenute necessarie. Il Comitato valuta il rispetto degli



standard di qualità ed indica le eventuali azioni di miglioramento.

3. La Regione si riserva di verificare il rispetto degli standard di qualità del servizio, ivi inclusa la puntualità, ed il livello di soddisfazione dell'utenza (qualità percepita) tramite proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
4. Le verifiche verranno formalizzate in contraddittorio con i rappresentanti di TUA.
5. Relativamente alla verifica della qualità erogata gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità comunicano al personale di TUA le evidenze negative dell'ispezione.
6. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i mezzi è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione Abruzzo o a rilevatori individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da TUA in un numero massimo annuale per ciascuna rilevazione pari a dieci.
7. TUA è tenuta a fornire i dati relativi alle frequentazioni, sulla base di rilevazioni che dovranno essere effettuate, in periodi significativi, almeno due volte l'anno, ricomprendendo comunque il periodo estivo (luglio) e quello invernale (novembre). I dati dovranno essere forniti, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione.
8. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, TUA cura gli adempimenti affinché la Regione sia abilitata con 1 (una) postazione per l'accesso alla consultazione via Internet dei sistemi informativi di circolazione con il profilo di "Committente/cliente".

## **Art. 15**

### **(Sistema delle penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime)**

1. Le Parti hanno individuato indicatori di qualità, con relativi valori obiettivo, secondo cui possono maturare penalità, e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime, secondo quanto previsto in Allegato n. 2 al presente Atto.
2. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime previste, non potrà superare il 1,5% del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF (Allegato 1).
3. La Regione e TUA si danno reciprocamente atto che gli standard di qualità e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Regolamento CE 1371/07.





4. Ai fini del calcolo su base annuale delle somme dovute a titolo di penali, nonché per l'applicazione del sistema di mitigazione/riduzione delle stesse, si terrà conto degli importi che TUA dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Regolamento CE 1371/07.
5. Ai fini della contestazione della violazione che può dar luogo a penale, la Regione provvede ad inoltrare a mezzo pec l'avviso di violazione entro 10 giorni dalla data di accertamento della medesima. TUA, entro 10 giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, potrà produrre alla Regione le proprie controdeduzioni inviate mediante pec. La Regione, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 10 giorni dal ricevimento delle medesime e comunque, entro 60 giorni dalla data di avviso della violazione, provvederà ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da TUA.

#### SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

##### Art. 16

##### (Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto", di seguito denominato per brevità "Comitato", composto da:
  - a) due rappresentanti di TUA;
  - b) due rappresentanti della Regione.
2. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali, nonché: al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all'applicazione delle penali e del sistema di riduzione/mitigazione delle medesime a consuntivo annuale, agli adempimenti relativi al riequilibrio economico del Contratto secondo quanto previsto all' art. 8.
3. Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di TUA.
4. Nella prima riunione utile, il Comitato predispone un regolamento interno di funzionamento e individua gli obiettivi di *performance* annuali da raggiungere in corso di contratto, tra quelli di cui alla Misura 14 della Delibera ART n. 49/2015. Per il primo anno, TUA Spa, dovrà dimostrare quantomeno il miglioramento – rispetto ai risultati attuali – dei parametri di costo e/o di produttività (lett.a), nonché del miglioramento degli standard di qualità di cui all'Allegato 3.

##### Art. 17



### (Clausola Fiscale)

Ai sensi dell'articolo 5 del DPR 26 aprile 1986, n. 131 il presente Atto è esente da registrazione fino al caso d'uso.

### Art. 18

#### (Risoluzione e cessione del Contratto)

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle parti agli impegni assunti nel Contratto, che si rivelino tali da pregiudicare in modo rilevante la prosecuzione, l'altra parte potrà comunicare la propria intenzione di risolvere il Contratto per inadempimento, assegnando alla parte inadempiente un termine per porre rimedio a detto inadempimento. Decorso inutilmente tale termine, il Contratto sarà dichiarato risolto.
2. E' vietata a pena di nullità la cessione del Contratto. Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico- organizzativo ed economico finanziario, è ammessa la modifica soggettiva dell'esecutore del Contratto nei soli seguenti casi e previa garanzia della permanenza del controllo analogo e delle condizioni per l'affidamento *in house*:
  - a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione dell'Azienda;
  - b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Amministrazione regionale;
  - c) altre cause espressamente previste dalla legge.

Alle condizioni e nel rispetto della normativa vigente, è altresì ammesso il sub affidamento del servizio nella misura massima complessiva pari al 20% delle percorrenze, previa autorizzazione scritta della Regione Abruzzo.

3. Le parti danno atto che, qualora per azioni di riorganizzazione istituzionale/amministrativa, la Regione Abruzzo dovesse individuare un diverso ente – anche in forma societaria – titolare del presente affidamento in qualità di soggetto concedente ovvero competente alla sottoscrizione dei contratti di servizio di trasporto pubblico regionale e locale, l'esecuzione del presente contratto proseguirà con il predetto nei termini previsti dalla Regione Abruzzo.
4. La Regione Abruzzo potrà risolvere il presente contratto anche in caso di:
  - a) reiterate violazioni di obblighi a carico di TUA in materia di sicurezza dei passeggeri;
  - b) reiterate interruzioni del servizio programmato non oggetto di comunicazione preventiva e dovute a cause imputabili al gestore;





c) accertamento negativo in ordine alla previsione di cui all'art. 4, comma 3 e art.6, comma 4;

d) perdita delle necessarie abilitazioni di legge allo svolgimento del servizio e mancato ripristino delle medesime.

#### **Art. 19**

##### **(Altri obblighi a carico del gestore)**

1. TUA è obbligata a fornire alla Regione Abruzzo tutti le informazioni a propria disposizione in ordine all'andamento dei servizi, alle condizioni di esercizio, ai parametri gestionali e agli indicatori economici/trasportistici, ai dati di frequentazione, all'andamento dei ricavi da traffico, che la Regione Abruzzo potrà utilizzare per le proprie attività istituzionali, ivi compresa quella di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.
2. TUA dovrà, a richiesta della Regione, fornire le informazioni riguardanti i beni essenziali e strumentali all'esercizio del servizio, il titolo di utilizzo, la valorizzazione economica, lo stato manutentivo, eventuali vincoli esistenti e forme di finanziamento in essere e residue.
3. TUA è altresì obbligata, in qualsiasi momento, a dar conto delle informazioni relative all'utilizzo del personale, al costo aziendale, alla consistenza numerica, al contratto applicato, alla qualifica, anzianità, alla retribuzione annua lorda, alle informazioni sul TFR maturato, alla consistenza numerica delle inidoneità.
4. TUA è obbligata a dotarsi di tutti gli strumenti necessari affinché l'utilizzo dei beni aziendali e l'esercizio dell'attività avvenga nel rispetto delle condizioni di sicurezza di esercizio e nel rispetto delle norme in materia di sicurezza sul lavoro, garantendo il buon andamento delle attività manutentive, e dotandosi di opportune ed idonee coperture assicurative e, in ogni caso, manlevando la Regione Abruzzo da richieste risarcitorie di terzi.

#### **Art. 20**

##### **(Controversie tra le parti)**

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti.
2. Non è ammessa la competenza arbitrale. Tutte le controversie comunque derivanti dal presente Atto saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Pescara. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.



## Art. 21

### (Trasparenza dei prezzi)

1. Le parti espressamente ed irrevocabilmente:
  - a) dichiarano che non vi è stata mediazione od altra opera di terzi per la conclusione del presente Atto;
  - b) dichiarano di non aver corrisposto, né promesso di corrispondere ad alcuno direttamente o attraverso società collegate o controllate, somme e/o altri corrispettivi a titolo di intermediazione o simili e comunque volte a facilitare la conclusione del Contratto;
  - c) si obbligano a non versare ad alcuno, a nessun titolo, somme finalizzate a facilitare e/o rendere meno onerosa l'esecuzione e/o la gestione del presente Atto rispetto agli obblighi assunti, né a compiere azioni comunque volte agli stessi fini.
2. Nel caso in cui risultasse non conforme al vero anche una sola delle dichiarazioni rese ai sensi del comma precedente, ovvero le parti non rispettassero gli impegni e gli obblighi assunti per tutta la durata del presente Atto, lo stesso si intenderà automaticamente risolto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., per fatto e colpa riconducibili alle Parti che saranno conseguentemente tenute al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione.

## Art. 22

### (Codici etici)

1. La Regione si impegna a rispettare le norme contenute nel "Codice Etico di TUA S.p.A.", pubblicato sul sito internet: [www.tuabruzzo.it](http://www.tuabruzzo.it).
2. TUA si impegna a rispettare gli obblighi di condotta di cui al D.P.R. 16 aprile 2013 n. 62 ed al Codice di comportamento dei dipendenti della Regione Abruzzo approvato con D.G.R 27.1.2014, n° 64.
3. Detti codici, seppur non allegati al presente Contratto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale dei quali le Parti dichiarano di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.
4. In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto codice etico, le parti avranno diritto di risolvere il presente Atto, ai sensi e per gli effetti del art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

## Art. 23

### (Tracciabilità dei flussi finanziari)





La normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della L. 136/2010 e s.m.i. troverà applicazione nei confronti di TUA.

#### Art. 24

##### (Tutela dei dati personali)

1. I dati personali riguardanti i lavoratori/rappresentanti della Regione saranno utilizzati esclusivamente per finalità amministrative o contabili, come di seguito indicate.
  - a) esecuzione di obblighi di legge in genere;
  - b) gestione dell'eventuale contenzioso giudiziale o stragiudiziale;
  - c) esigenze di tipo operativo e gestionale di TUA;
  - d) esigenze connesse alla sicurezza dell'esercizio.
2. I dati personali raccolti per le finalità suddette saranno trattati con e senza l'ausilio di mezzi elettronici, con misure organizzative, fisiche e logiche idonee a garantire la sicurezza e la riservatezza, da soggetti autorizzati e all'uopo nominati da TUA in qualità di Responsabili o di Incaricati dei trattamenti ai sensi del D.Lgs. 196/2003.

Titolare del trattamento dei dati personali è TUA, con sede legale in via Asinio Herio, Chieti.

Il Responsabile del trattamento dei dati personali raccolti per le finalità di cui sopra è \_\_\_\_\_, domiciliato per la carica in \_\_\_\_\_, presso il quale potranno essere esercitati i diritti di cui all'art. 7 del citato D.Lgs. 196/2003.

3. La Regione, si impegna ad informare di ciò, ai sensi dell'art. 13 D.Lgs. 196/2003, i soggetti cui si riferiscono i dati prima di procedere alla comunicazione dei dati personali a TUA per le finalità sopra indicate.

Il presente atto è redatto in due esemplari.

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Abruzzo .....

Per TUA S.p.A. ....



Allegati al presente Atto:

- 1) Piano economico finanziario PEF;
- 2) Programma di Esercizio;
- 3) Qualità dei Servizi di Trasporto e Servizi connessi – Penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime;

