



REGIONE ABRUZZO

RICOGNIZIONE EX ARTT. 30 e 31 D. LGS. n. 201/2022

**SITUAZIONE GESTIONALE
SERVIZI PUBBLICI LOCALI
DI RILEVANZA ECONOMICA**

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



GIUNTA REGIONALE

La presente relazione viene resa ai sensi e per gli effetti dell'articolo 30, comma 1 del Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (*Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*). Con essa si intende pertanto fornire una ricognizione della situazione gestionale dei servizi di trasporto pubblico locale, rientranti nella categoria dei *servizi di interesse economico generale di livello locale* ossia tra *quei servizi che, erogati o suscettibili di essere erogati, dietro corrispettivo economico su un mercato, non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza* [articolo 2, comma 1, lettera c) D.lgs. 201/2022].

L'ambito temporale preso in considerazione è riferito all'annualità 2022.

NOTA INTRODUTTIVA

Per una migliore comprensione dell'oggetto e delle informazioni rese si ritiene utile fornire brevi cenni in ordine all'assetto regionale del sistema dei servizi di trasporto pubblico, che, peraltro, nel corso del 2023 è stato interessato da una serie di novità.

Va preliminarmente detto che la ricognizione ha riguardo ai servizi di trasporto pubblico, ferroviari, automobilistici e filoviari finanziati con le risorse del "*Fondo unico regionale per il trasporto pubblico locale*" (brevemente F.U.R. - Trasporti) di cui all'art. 28 *bis* della L.R. 10 gennaio 2013, n. 2 come modificato da L.R. 16 luglio 2013, n. 20.

Nel F.U.R. - Trasporti insistono sia le risorse di derivazione statale che vengono annualmente attribuite alla Regione Abruzzo, [ex art. 8, comma 3 del D.lgs 422/97 ⁽¹⁾ e a seguito del riparto del *Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario nelle regioni a statuto ordinario istituito dall'art. 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228*], sia risorse proprie

¹) Si tratta delle somme dovute per i servizi aggiuntivi attivati ai sensi dell'art. 7, comma 6 dell'Accordo di Programma Stato Regione del 12.01.2000.



GIUNTA REGIONALE

regionali che il decisore politico ha inteso destinare per assicurare la quantità ritenuta essenziale di trasporto pubblico⁽²⁾.

Le somme trasferite dallo Stato per le annualità 2022 e 2023 sono state rispettivamente di € 135.055.108,81 e di €. 137.317.872,14. A valere sugli stessi anni, la Regione ha aggiunto proprie risorse per un importo rispettivamente pari a € 48.904.246,80 (2022) e €. 58.486.833,69 (2023).

Dette consistenze finanziarie vanno pertanto a coprire i costi di quei servizi di trasporto che rientrano nella predetta categoria di *servizi di interesse economico generale di livello locale* e che altra parte dell'ordinamento conosce come *servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini*, perché diretti a garantire un servizio che il mercato non sarebbe in grado di soddisfare a costi accessibili per l'utenza.

Con riguardo alla modalità gomma/filoviario, i servizi minimi attualmente assicurati nella nostra regione ammontano a circa 45 milioni di vetture*km e sono stati definiti, nella loro consistenza complessiva di rete, dalla Delibera di Consiglio regionale del 7 agosto 2018 (verbale n. 111/2 "*Definizione dei Servizi Minimi e degli ambiti di traffico del Trasporto Pubblico Locale ai sensi dell'art. 13 comma 1 della Legge Regionale 23 dicembre 1998, n. 152 e della Deliberazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 48/2017 del 30 marzo 2017*").

Con riguardo ai servizi ferroviari, quelli cd minimi (per un totale di circa 5 milioni treni*km) sono stati indicati dal Documento di Riprogrammazione dei Servizi di TPL, approvato con DGR 763 del 24/10/2013, in attuazione del DL n. 95 del 6/07/2012 e al DPCM n. 148/2013, che ha fissato un bacino unico di programmazione per la componente ferro del TPL, e da ultimo confermati con Delibera della Giunta regionale n. 2 del 13.01.2022 avente ad oggetto "*L.R. 23 dicembre 1998, n. 152 e ss.mm.ii. - art. 10 "Programma triennale dei servizi". Adozione ai fini dell'art. 6 bis della L.R. n. 6 bis della L.R. n. 18/1983 e ss.mm.ii. del programma triennale dei servizi (PTS) del trasporto pubblico locale 2022-2024*".

Pur con le precisazioni proprie delle rilevazioni statistiche, può pertanto genericamente

²⁾ In particolare i capitoli di parte spesa del bilancio regionale interessati sono 181510 denominato "FONDO PER IL CONCORSO FINANZIARIO DELLO STATO AGLI ONERI DEL TRASPORTO PUBBLICO" e il 181512 denominato "FONDO UNICO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE. RISORSE REGIONALI"



GIUNTA REGIONALE

rappresentarsi che la quota pro capite annua dei servizi di trasporto è pari a 39,60 Km (3) per una spesa pro capite pari a 147,76 euro⁽⁴⁾.

Con riferimento all'assetto ordinamentale, la Regione - ente di programmazione dell'intero bacino regionale⁽⁵⁾ - è ente affidante dei servizi ferroviari e dei servizi automobilistici di rete regionale. Per i servizi minimi di rete comunale gli enti affidanti sono e rimangono i rispettivi enti locali, fatti salvi, tuttavia, alcuni doverosi distinguo.

Per alcuni di essi, infatti, la Regione ha mantenuto le funzioni collegate alla parte finanziaria, provvedendo alla definizione delle risorse necessarie allo svolgimento dei servizi da essi concessi e corrispondendo direttamente alle imprese affidatarie il *quantum* dovuto e calcolato in ragione del sistema concessorio e del relativo metodo contributivo⁽⁶⁾. Il trasferimento di risorse, con successiva piena autonomia degli enti anche per la definizione della parte economica dei rapporti con le rispettive imprese affidatarie (ovverosia del *quantum* a loro spettante), ha operato, dal 2011 e fino al 31 marzo 2023, solo nei confronti dei Comuni di L'Aquila, Teramo e Chieti.

Disporre di un assetto regolatorio così distribuito (con distinzione della titolarità giuridica amministrativa riferita agli enti locali rispetto alla funzione finanziaria ricondotta alla Regione) produce, tuttavia, una serie di conseguenze anche sul piano della ricognizione oggetto della presente relazione. Di talché, e con riguardo all'annualità 2022, saranno riprodotti anche alcuni indici riferiti a quei servizi minimi che, seppur affidati dai rispettivi Comuni, sono d'interesse della Regione in quanto ente direttamente coinvolto nell'attività di erogazione del contributo di esercizio, fermo restando l'onere in capo a ciascun ente locale relativo alla rendicontazione dei dati pertinenti all'organizzazione e modalità di gestione del servizio medesimo.

³) Ultimo censimento 2022: ab. 1.275.950 Fonte Istat: <https://www.istat.it/it/files//2023/12/Versione-testuale-infografica-1-CensPop-19.12.23.pdf>

⁴) Nel documento Istat "IL BENESSERE EQUO E SOSTENIBILE DEI TERRITORI – ABRUZZO 2023" – con riguardo ai posti offerti dal Tpl (posti /km offerti) si evince che gli stessi – con riferimento al 2021 – ammontano a 2.315, dato che si pone sopra la media riferita al Mezzogiorno e pari a 1.961, ma al di sotto di quella nazionale attestata a 4.748 posti /km.

⁵) La L.R. 43/2017 ha istituito il bacino unico regionale di programmazione dei servizi di trasporto ricadenti nel territorio regionale.

⁶) Sistema disciplinato dalla L.10 aprile 1981 n. 151 e dalla L.R. 9 settembre 1983 n. 62 fino al 31 marzo 2023. A far data dal 1° aprile con la sottoscrizione dei contratti di servizio, resa possibile in applicazione dell'articolo 24, comma 5 bis, del D.L. 27 gennaio 2022, n. 4 recante "Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, commesse all'emergenza da COVID-19", convertito con modificazioni, nella L. 28 marzo 2022, n. 25, dal metodo contributivo si è passati alla corresponsione dei corrispettivi chilometrici calcolati sulla base di un piano economico finanziario (rinvio a DGR. n. 738 del 12.12.2022 e DGR n. 150 del 4 marzo 2023).



GIUNTA REGIONALE

A conclusione di questa breve premessa introduttiva, si ritiene, per completezza informativa e nella consapevolezza che il dato abbia una sua specifica rilevanza rispetto al tema della ricognizione della gestione dei servizi, di dover altresì accennare alle risorse umane impegnate nelle attività di seguito descritte. Si intende in particolare riferirsi alle unità di personale che, incardinate nei ruoli della Regione, sono dedicate, nei diversi ambiti, alla gestione dell'intero sistema così come descritto. Del Dipartimento Infrastrutture – Trasporti, i Servizi preposti sono due: il Servizio di Supporto Economico – Amministrativo (DPE001) a cui sono assegnati, oltre il Dirigente, cinque unità e il Servizio di Trasporto pubblico (DPE005) a cui sono assegnati un Dirigente, (che attualmente, *ad interim*, è il medesimo Dirigente del Servizio DPE001) e nove unità.

1. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TPL.

1.1. SERVIZI FERROVIARI

1.1.1. SERVIZI AFFIDATI A TRENITALIA SPA.

Trenitalia svolge i servizi ferroviari sulla Direttrice Adriatica, linea ferroviaria di rilevanza internazionale, e sulle linee di rilevanza regionale e interregionale quali Pescara - Roma, Avezzano - Roccasecca, Sulmona - L'Aquila - Terni e Giulianova-Teramo.

Oggetto dell'affidamento: 4,1 mln di servizi di trasporto ferroviario passeggeri regionale sulle relazioni di traffico di competenza della Regione, ex Art. 9 D.lgs. n. 422/1997 e smi in regime di obbligo di servizio pubblico.

Modalità di affidamento: Affidamento diretto (art. 5, par. 6 Reg. CE 1370/2007)

Nel 2022 era in corso il Contratto di servizio Regione/Trenitalia valido per gli anni dal 2015 al 2023, giusto provvedimento della Giunta Regionale n. 675/2016. Questo contratto è scaduto il 30 novembre 2023. A decorrere dal 1° dicembre 2023, è entrato in vigore il nuovo contratto, stipulato ai sensi dell'art. 5, par. 6 del Reg. (CE) n. 1370/2007 che regolerà i rapporti, per la stessa quantità di servizi, fino al 30 novembre 2033.

1.1.2. SERVIZI AFFIDATI A TUA SPA.



GIUNTA REGIONALE

La Società *in house* della Regione gestisce e svolge i propri servizi sulla ferrovia a gestione regionale S. Vito-Lanciano e sulla rete gestita da RFI, quindi sulla Direttrice Adriatica, Pescara – Roma, Giulianova-Teramo e Sulmona - L'Aquila.

Oggetto dell'affidamento (riferimento 2022): 960.000 treno*km di servizi di trasporto ferroviario passeggeri regionale sulle relazioni di traffico di competenza della Regione, ex Art. 9 D.lgs. n. 422/1997 e smi in regime di obbligo di servizio pubblico.

Modalità di affidamento: Affidamento *in house* (art. 5, par. 2 Reg. CE 1370/2007) con contratto di servizio stipulato il 29 settembre 2017 – DGR. 539 del 29.09.2017:

Durata dell'affidamento: 1° gennaio 2018 – 31 dicembre 2027.

1.2. SERVIZI AUTOMOBILISTICI

1.2.1 SERVIZI AFFIDATI A TUA SPA

La Società *in house* della Regione gestisce e svolge i propri servizi automobilistici (rete comunale e regionale) per circa l'80% del territorio regionale.

Oggetto dell'affidamento: 28.724.146 vetture/km annui

Modalità di affidamento: Affidamento *in house* (art. 5, par. 2 Reg. CE 1370/2007) con contratto di servizio stipulato il 29 settembre 2017 – DGR. 539 del 29.09.2017.

Durata dell'affidamento: 1° gennaio 2018 – 31 dicembre 2027.

1.2.1 SERVIZI AFFIDATI A IMPRESE PRIVATE

Ventisei le imprese private che svolgono i servizi automobilistici di rete regionale per una quantità complessiva pari a 8.494.862,67 vetture*Km.

Modalità di affidamento (riferimento 2022): affidamenti in concessione regionale ex L.R. 62/83 e successive proroghe fino al 31 marzo 2023 - DGR 135 del 15 marzo 2022 (7).

7) A partire dal 1° aprile 2023 gli affidamenti sono stati ulteriormente prorogati nel rispetto e alle condizioni di cui all'articolo 24, comma 5 bis, del D.L. 27 gennaio 2022, n. 4 e secondo quanto stabilito dai provvedimenti della Giunta regionale n. 738 del 12.12.2022 e n. 150 del 4 marzo 2023. Il sistema posto in essere ha comportato, in ragione delle condizioni normative imposte, la stipula di contratti di servizio e l'elaborazione di Piani economici Finanziari sul cui impatto, in termini di obblighi di servizio e indicatori economici, sarà possibile relazionare in occasione dell'aggiornamento annuale della presente relazione.



GIUNTA REGIONALE

Dando seguito e coerenza a quanto sopra descritto in merito al peculiare assetto regolatorio regionale, il dato è completato con l'indicazione del monte chilometrico complessivo assegnato ai Comuni e da questi affidati, per i quali la parte finanziaria, nell'annualità considerata, era in capo alla Regione:

- 12.229.304,69 vetture*Km (senza l'Aquila Chieti e Teramo, per cui le vetture*km ammontano a circa 4,5 mln)

Nel prospetto allegato (Tabella 1) è illustrata la situazione dei servizi automobilistici affidati alle imprese private, di rete regionale e di rete comunale (dei quali la Regione è ente pagatore), con indicazioni dei rispettivi enti affidanti.

2- ANDAMENTO ECONOMICO

2.1. SERVIZI FERROVIARI

2.1.1 SERVIZI FERROVIARI AFFIDATI A TRENITALIA S.P.A.

Nel 2022 il corrispettivo erogato per i servizi Trenitalia spa è stato di 52,3 mln.

Si ritiene utile, altresì, anticipare alcuni dati riguardanti il nuovo contratto in vigore dal 1° dicembre di quest'anno. Per il 2023, il corrispettivo ammonta a 53,1 mln di euro, per l'anno 2024 e 2025 ammonta a 57 mln di euro annui e, a partire dal 2026, si attesta, mantenendosi costante, al valore di 63,8 mln di euro annui. Di particolare importanza è l'impegno diretto al rinnovo del materiale rotabile che consentirà di apprezzare in modo incrementale la qualità del servizio offerto. Trenitalia è, infatti, soggetto attuatore per la Regione degli interventi di rinnovo del materiale rotabile per complessivi 28,8 milioni di euro con cui sta acquistando 5 nuovi treni POP.

2.1.2 SERVIZI FERROVIARI AFFIDATI *IN HOUSE* A TUA S.P.A.

Il corrispettivo che la Regione riconosce a TUA spa per la componente ferroviaria si attesta a **circa 12 mln di euro annui**. È da sottolineare che è stata messa in campo anche un'importante politica



GIUNTA REGIONALE

di rinnovo del materiale rotabile che consentirà di apprezzare in modo incrementale la qualità del servizio offerto. TUA è soggetto attuatore per la Regione degli interventi di rinnovo del materiale rotabile per complessivi 49,9 milioni di euro con cui sta acquistando 9 nuovi treni POP.

2.2. SERVIZI AUTOMOBILISTICI

2.2.1 SERVIZI AUTOMOBILISTICI AFFIDATI *IN HOUSE* A TUA P.A.

Il corrispettivo che la Regione riconosce a TUA spa per i servizi automobilistici, su base annua, ammonta a circa 71 mln di euro, oltre indicizzazione per gli anni 2020/2021, Nel dettaglio, per l'anno 2022, la TUA spa ha percepito € 84,8 mln come previsto dal Piano Economico Finanziario allegato al richiamato contratto. L'equilibrio economico finanziario del contratto viene garantito dal confronto tra i dati in esso riportati e i dati acquisiti a consuntivo del medesimo esercizio al fine di registrarne eventuali scostamenti.

2.2.2. SERVIZI AUTOMOBILISTICI AFFIDATI IN CONCESSIONE ALLE IMPRESE PRIVATE

A fronte dei servizi resi, la Regione ha provveduto all'erogazione dei contributi di esercizio con le modalità disciplinate dalla L. 10 aprile 1981 n. 151 e dalla L.R. 9 settembre 1983 n. 62. La normativa di settore prevede l'erogazione (a cura della Regione o dei Comuni capoluogo) di contributi di esercizio in acconto nella misura del 100% del deficit standard chilometrico preventivo dell'anno precedente a quello di riferimento moltiplicato per le percorrenze effettive dell'anno precedente a quello di riferimento. Si riporta nell'allegato 2 l'importo erogato a ciascuna azienda nell'anno 2022 a titolo di acconto. La liquidazione del contributo di esercizio a conguaglio avviene su base annuale, tenendo conto degli elementi dell'anno di riferimento (art. 56 L.R. n. 62/1983). Tali elementi devono essere pertanto rideterminati di anno in anno, al fine dell'erogazione dei contributi a conguaglio. La Regione ha proceduto, da ultimo con DGR 747/2022, all'approvazione della metodologia di calcolo e alla quantificazione dei conguagli a saldo sui contributi di esercizio per il Trasporto Pubblico Locale ex L. n. 151/1981, L.R. n. 62/1983 e ss.mm.ii. per il biennio 2018/2019, alle aziende concessionarie che effettuano servizi di TPL.

Per l'annualità 2022 oggetto della presente ricognizione non è stato possibile, ad oggi, procedere alla quantificazione dei contributi a saldo in quanto si è ancora in attesa di definizione, da parte dei Ministeri competenti, di quanto spettante alle stesse quale ristoro per mancati ricavi Covid-19



sino al termine del primo trimestre 2022 (ai sensi dell'articolo 44 del d.l. n. 104/2020 e ss.mm.ii.) ed a titolo di ristoro per il caro carburante subito 2022 (fondo istituito con l'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 9 agosto 2022, n. 115 e ss.mm.ii.).

Nella **Tabella 2** sono riportati i dati relativi al contributo erogato all'impresa che svolgono i servizi di rete regionali e, per talune di esse (indicate nella Tabella n. 1) esso è comprensivo della quota relativa ai servizi di rete comunale che, pur se affidati dai rispettivi enti locali, sono gestiti, per la parte finanziaria, dalla Regione. Nella medesima Tabella si evincono, in questo modo, anche i dati relativi ai passeggeri trasportati, ai ricavi da traffico e ai costi sostenuti al netto dell'ammortamento.

Il dato è riferito all'annualità 2021 perché quello del successivo 2022 è ancora oggetto di verifica.

3. SISTEMA TARIFFARIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARI E AUTOMOBILISTICI

Il sistema tariffario regionale è stato da ultimo approvato con DGR n. 548 del 25.08.2016 (con DGR n. 137 del 02/03/2018 è stata inoltre approvata la nuova definizione dell'algoritmo per la tariffa ferroviaria con applicazione sovregionale). Con la DGR 548/16 sono state adeguate, ai sensi della L.R. 19.08.2016 n. 26, le tariffe dei servizi automobilistici e ferroviari di trasporto pubblico locale a far data dall'approvazione del richiamato provvedimento. Le stesse tariffe risultano tuttora vigenti. Il sistema tariffario prevede diversi regimi sia per i servizi ferroviari che automobilistici, in termini di tipologie di titoli di viaggio e di livelli tariffari. La tariffa chilometrica della Regione contiene un criterio di progressività del costo al km. Tale principio vuole incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico su ferro rendendolo maggiormente attrattivo rispetto al mezzo privato, soprattutto in relazione alle lunghe distanze. È obiettivo della Regione introdurre gradualmente un'integrazione tariffaria regionale, con un sistema di bigliettazione elettronica, nell'ambito del più ampio processo di digitalizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale. Al momento vige una Convenzione tra Trenitalia e TUA per il riconoscimento dei titoli di viaggio a bordo dei treni TUA.

Si ritiene anche per questo paragrafo, anticipare alcune novità introdotte nel nuovo contratto di Servizio con Trenitalia. In esso vengono disciplinati gli incrementi/adeguamenti tariffari mediante l'applicazione del meccanismo del *price cap* che tiene conto dei consuntivi degli obiettivi di qualità della puntualità e regolarità. Nello specifico, in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità, il previsto incremento tariffario sarà ridotto dello 0,10% per ciascun mancato obiettivo. Se la



Regione, inoltre, stabilisce di non dare seguito agli aumenti/adequamenti, è tenuta ad individuare idonee soluzioni per consentire l'equilibrio del PEF e compensare il valore dell'incremento/adequamento atteso

Diversi sono poi i provvedimenti che prevedono agevolazioni tariffarie (tessere di libera circolazione L.R. 44/2005 che consentono ai titolari di servirsi del TPL senza alcuna limitazione in tutto il territorio regionale; scontistica sul prezzo del biglietto ovvero titoli a tariffa speciale per gli utenti delle aree a domanda debole e per i Comuni ricadenti nelle aree colpite dal sisma; libera circolazione per le forze dell'ordine). Nella gran parte dei casi essi prevedono un abbattimento all'origine del costo del titolo di viaggio con ripiano da parte della Regione alle imprese affidatarie. Per le tessere di libera circolazione il contributo è forfettario e legato alle percorrenze; per la libera circolazione delle forze dell'ordine il rimborso è determinato in ragione di una valutazione forfettaria del titolo di viaggio per utente ed è previsto solo per i servizi ferroviari.

4. SISTEMA DI MONITORAGGIO - CONTROLLO

4.1. SERVIZI FERROVIARI

Con riferimento ai contratti di servizio vigenti al 31 dicembre 2022, ossia quelli sottoscritti con TUA e Trenitalia, gli stessi sono stati monitorati da apposito comitato di gestione avente funzioni di assistenza alle Parti nell'interpretazione e nell'applicazione dei Contratti di competenza, 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 delle riduzioni/mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale, agli adempimenti relativi al riequilibrio economico-finanziario del Contratto.

4.2. SERVIZI AUTOMOBILISTICI

Con riferimento alle concessioni vigenti al 31 dicembre 2022 con esclusione dei servizi di competenza dei Comuni capoluogo, l'attività aziendale è stata monitorata attraverso un sistematico e ricorrente (annuale) controllo amministrativo-contabile con riferimento ai bilanci riclassificati per il servizio in oggetto. Si ritiene utile anticipare che con il passaggio al regime contrattuale (infra nota 4), l'attività di monitoraggio, dal 1° aprile 2023, viene svolta attraverso apposito comitato di gestione del



GIUNTA REGIONALE

contratto che ha l'onere, in contraddittorio con la società, di verificare l'andamento qualitativo del servizio nonché la rendicontazione economica dei costi riferiti.

Il competente Servizio del Dipartimento regionale ha svolto, altresì, verifiche sul regolare andamento del servizio, in particolare dando seguito alle segnalazioni degli utenti e degli amministratori locali al fine di valutarne il regolare svolgimento, la puntualità e la sicurezza.

Infine, a seguito di specifiche richieste formulate dall'Osservatorio per le politiche del TPL, istituito dall'art. 300 della L. n. 244/2007, sono state svolte puntuali verifiche sui dati qualitativi e quantitativi rispetto ai dati inseriti nella banca dati Ministeriale dalle aziende stesse.

5. QUALITÀ DEL SERVIZIO

5.1. SERVIZI FERROVIARI

Le società esercenti servizi di TPL titolari di contratto di servizio già nell'anno 2022, TUA e Trenitalia, nelle modalità e con la frequenza previste negli stessi, forniscono rilevazioni interne sul rispetto degli standard di qualità. In particolare la Regione verifica 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. Le società forniscono altresì, due volte l'anno, i dati relativi alle frequentazioni sulla base di apposite rilevazioni.

Per quanto concerne gli aspetti qualitativi, il Contratto disciplina gli indicatori minimi di qualità con un connesso sistema di premi e penali unitamente ad un sistema di monitoraggio i cui esiti vengono di volta in volta analizzati nell'ambito del tavolo del Comitato Tecnico di gestione del Contratto.

L'impresa comunica quotidianamente i dati sulla regolarità, affidabilità e puntualità dei servizi ferroviari alla Regione e pubblica sul sito i valori consuntivati relativamente agli indici di puntualità, affidabilità, pulizia, decoro e comfort.

A tal riguardo, nel contratto trovano piena attuazione le misure di regolazione di cui alla Delibera ART n.16/2018 per la verifica del rispetto delle condizioni minime di qualità dei servizi di



trasporto passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico. Gli indicatori e i relativi livelli minimi interessano i seguenti parametri: offerta di posti, puntualità e regolarità, informazioni all'utenza, livelli minimi di trasparenza e di accessibilità commerciale, pulizia e comfort del materiale rotabile, sicurezza del viaggio e del viaggiatore. L'impresa è tenuta a comunicare il rispetto degli standard di qualità, mediante l'elaborazione analitica dei dati su ciascuna delle linee ferroviarie interessate. Il sistema di monitoraggio consente l'analisi annuale dei valori consuntivati di qualità nell'ambito del tavolo del Comitato Tecnico di gestione del Contratto.

5.2 SERVIZI AUTOMOBILISTICI

Il competente servizio DPE005 con DD n. 64/2022 del 26.07.2022, a seguito di procedura di consultazione pubblica conclusasi il 31 maggio 2022, ha approvato il documento recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri su strada connotati da oneri di servizio pubblico*" che, con la sopra citata DGR 738/2022, la Giunta ha inteso indicare come elementi di valorizzazione da considerare al fine dell'applicazione dell'articolo 24, comma 5 bis, del D.L. 27 gennaio 2022, n. 4 recante "*Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19*", convertito con modificazioni, nella L. 28 marzo 2022, n. 25.

Nella relazione di aggiornamento – riferita al 2023 – sarà possibile fornire i primi dati relativi all'applicazione delle condizioni minime di qualità introdotte nei contratti di proroga dei servizi (*infra nota 7*).

6. OBBLIGHI CONTRATTUALI

6.1. SERVIZI FERROVIARI

Entrambe le imprese ferroviarie sono tenute a programmare tutte le attività accessorie necessarie alla prestazione dei servizi di cui al programma di esercizio, garantendo la manutenzione e le revisioni periodiche dei mezzi, la pulizia degli stessi, la gestione dell'informazione all'utenza, la sicurezza del viaggio ed il servizio di vendita. Nel rispetto dei principi indicati, le Imprese devono assicurare, per tutta la durata dell'affidamento, l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico,



GIUNTA REGIONALE

l'equilibrio economico-finanziario della gestione secondo criteri di efficienza, nonché il progressivo miglioramento dello stato delle infrastrutture e della qualità delle prestazioni erogate.

6.2 SERVIZI AUTOMOBILISTICI

Ai sensi del Disciplinare di concessione, il concessionario è responsabile dei servizi di trasporto pubblico e si obbliga ad esercitarli nel rispetto delle disposizioni di cui alla Convenzione sottoscritta tra la Regione Abruzzo e le imprese affidatarie, dei programmi di esercizi, delle norme in materia di regolarità e sicurezza comprese quelle relative alla verifica dei requisiti fisici e psico-fisici del personale dipendente.

Le imprese affidatarie, in questo modo, hanno assicurato il rispetto dei programmi di esercizio, un adeguato parco mezzi anche con riferimento alle prescrizioni relative alla sicurezza dei percorsi (specie per quelli che insistono in zone montane, che, in base all'orografia regionale, rappresentano una quota significativa) nonché, per gli effetti provocati dalla emergenza *Covid* (che ha interessato anche parte del 2022), il rispetto di tutte le misure collegate alla prevenzione e sicurezza del viaggio.

Le imprese affidatarie hanno assicurato, altresì, il rispetto delle tariffe vigenti, delle misure collegate alla libera circolazione e alle diverse e sopra descritte agevolazioni tariffarie, nonché un generale rispetto delle misure dedicate alle PMR. A tale proposito si evidenzia che il parco mezzi è quasi per la totalità dotato di mezzi con la pedana per l'accesso delle persone con ridotte capacità motoria giacché dal 2000 i mezzi vengono finanziati a condizione che siano muniti di detta dotazione.

7. VINCOLI

Il Trasporto Pubblico Locale rappresenta un settore complesso in cui si intersecano ed interagiscono normative europee, nazionali e locali. Per la determinazione degli obblighi di servizio, delle relative compensazioni, per la stipula dei contratti di servizio, per la fornitura dei servizi e le procedure di affidamento nel settore del TPL la Regione Abruzzo opera nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento n. 1370/2007 del Parlamento e del Consiglio Europeo, della normativa nazionale vigente ed in particolare del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nonché delle misure di regolazione adottate da parte dell'Autorità di regolazione Trasporti.



GIUNTA REGIONALE

Con riferimento ai vincoli tecnici e tecnologici, in particolare rispetto all'utilizzo di mezzi idonei, da parte delle imprese affidatarie, le stesse sono tenute al rispetto delle norme legislative adottate dal Ministero dei Trasporti. In particolare l'articolo 4, comma 3-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 – e successive modificazioni - è stato introdotto il divieto alla circolazione in tutto il territorio nazionale di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Tuttavia, da ultimo, la legge n. 170 del 27 novembre 2023 con l'articolo 9 bis "*Proroga di termini in materia di trasporto pubblico locale*" ha disposto l'esonero dal divieto alla circolazione disposto dall'articolo 4, comma 3-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 per gli autobus Euro 3 necessari ad assicurare la continuità e la regolarità del servizio di trasporto pubblico locale.

8. CONSIDERAZIONI FINALI

Si sottolinea che la programmazione dei servizi di TPL adottata dalla Regione Abruzzo massimizza i criteri di efficienza economico-transportistica dal punto di vista gestionale e del soddisfacimento delle specifiche esigenze della domanda di trasporto in rapporto alle caratteristiche morfologiche ed insediative del territorio di riferimento.

Le reti individuate sono caratterizzate da servizi strettamente locali o di adduzione alla rete portante regionale (servizi ferroviari o linee di media-lunga percorrenza succedanee alle precedenti).

In riferimento alla domanda locale, la programmazione soddisfa le esigenze di mobilità sia delle aree interne, identificabili come aree a domanda debole, che quelle all'interno dei centri urbani con funzioni di distribuzione locale e complementare alle linee extraurbane principali

Nel rispetto dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione regionale per la programmazione e la gestione dei servizi di trasporto affidati, si rappresenta che i contributi ed i corrispettivi riconosciuti alle imprese produttrici dei medesimi sono stati quantificati i primi mediante l'utilizzo di costi standard e i secondi per mezzo di adeguati Piani Economico Finanziari la cui predisposizione consente di garantire l'equilibrio economico delle imprese affidatarie e, al contempo, di evitare la sovracompensazione [di cui è fatto esplicito divieto dal Reg. (CE) n. 1370/2007] mediante



GIUNTA REGIONALE

l'applicazione del tasso di remunerazione del capitale investito stabilito annualmente dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Come detto alla precedente nota introduttiva, alle risorse di derivazione statale vengono aggiunte risorse proprie regionali al fine di garantire la integrale copertura finanziaria dei suddetti contributi e corrispettivi: sia con riferimento all'esercizio 2022 che relativamente al corrente 2023 le risorse disponibili hanno consentito il pagamento di ogni spettanza, senza necessità di ricorso all'istituto del debito fuori bilancio di cui all'art. 73 del D.Lgs. 23 giugno 2011, n. 118.

.....

Il Dirigente del Servizio DPE005
Dott. Giovanni Marchese