

PROTOCOLLO D'INTESA

per lo sviluppo qualitativo e quantitativo dei servizi ferroviari, mediante la realizzazione di investimenti e l'affidamento diretto dei servizi ferroviari ai sensi degli artt. 5 par. 6 e 4 par. 4 del Reg. Ce n. 1370/07

TRA

Regione Campania – con sede a.....in persona dinella sua qualità di(di seguito “Regione”)

E

TRENITALIA S.p.A. – con sede a....., in persona di....., nella sua qualità di.....(di seguito “Trenitalia”)

PREMESSO CHE

- la soc. Trenitalia esercita i servizi di Trasporto Pubblico Locale su ferro sulla rete statale ricadente in ambito regionale;
- il contratto di servizio pre-vigente tra la Regione Campania e la suddetta Impresa ferroviaria è scaduto il 31/12/2014;
- con D.G.R. n. 35 del 2 febbraio 2016 recante “Servizi ferroviari regionali su rete statale - Indirizzi operativi”, come integrata con D.G.R. n. 408 del 27 luglio 2016, è stato previsto, tra l'altro: **1.** di confermare la volontà di assegnare il servizio di trasporto pubblico locale ferroviario mediante procedura di gara ad evidenza pubblica; **2.** di dover garantire, in ogni caso, la continuità dei servizi non interrompibili di Trasporto Pubblico Locale su ferro nel periodo necessario per l'aggiudicazione - all'esito della relativa procedura di evidenza pubblica - e per il subentro dell'aggiudicatario, procedendo, fermo restando quanto deliberato nel successivo punto 4, alla sottoscrizione del rinnovo del contratto, stipulato in data 14/09/09, per 6 anni, per il periodo 1 gennaio 2015 - 31 dicembre 2020, senza soluzione di continuità rispetto al Contratto 2009-2014, con applicazione, sussistendone le condizioni nonché in ragione degli investimenti previsti dal Contratto medesimo, dell'ulteriore periodo di durata contrattuale previsto dall'art. 4 comma 4 del Regolamento Europeo 1370/2007, nel rispetto degli atti di programmazione, della normativa in materia e nei limiti di capienza delle risorse finanziarie e di bilancio regionali; **3.** [...] . **4.** di incaricare gli Uffici della Direzione Generale per le Risorse Finanziarie e della Direzione Generale per la Mobilità di porre in essere, verificatane la praticabilità legale, tutte le attività necessarie alla definizione dei fattori

di criticità incorsi tra la Regione e Trenitalia, compresi quelli sfociati in controversie pendenti, come descritti nelle premesse, in via prodromica, o coeva rispetto alla sottoscrizione del nuovo contratto di cui al punto 2 del presente deliberato. **5.** [...]. **6.** [...]"

PREMESSO ALTRESÌ CHE

- in data 30 dicembre 2016 si è proceduto al rinnovo del contratto di servizio per il periodo 2015 – 2023, tuttora vigente, fattispecie contemplata, tra le altre, dal reg. (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 (art. 8 par. 3 lett. d);

DATO ATTO CHE

- con nota prot. n. TRNIT-DPR/2017/0017868 dell'11 aprile 2017, la soc. Trenitalia ha presentato una proposta commerciale per un nuovo affidamento dei servizi di trasporto ferroviari regionali, previa sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa; in tale nota si propone che nell'ipotesi di sottoscrizione del nuovo affidamento dei servizi con Trenitalia l'atto di rinnovo novennale sopracitato potrà essere automaticamente risolto per mutuo consenso;
- in particolare, la suddetta proposta fa leva su una serie di investimenti di particolare rilevanza, quantificati in circa 500 € mln, comprensivi di quelli già previsti nel vigente contratto, legati ad una stima di ricavi operativi di periodo pari a circa 3,7 € mld che consentiranno il pressoché totale rinnovo della flotta, con riduzione sostanziale dell'età media del materiale rotabile che passerebbe dagli attuali 18,3 agli 8 anni nel 2026, con effetti diretti sui parametri qualitativi del servizio reso (puntualità, regolarità, comfort, tecnologie di bordo, accesso a persone con mobilità ridotta, etc.); la proposta evidenzia altresì che la realizzazione di questo tipo di investimenti presuppone la garanzia, in capo all'Impresa ferroviaria, di un congruo periodo di durata contrattuale, nei termini consentiti dalla normativa europea di settore (Reg. CE n. 1370/07), pari ad anni dieci, con proroga di ulteriori cinque; la proposta espone poi che "Nell'ambito del nuovo contratto di servizio quindicennale intenderemmo continuare a proporre le modalità di controllo delle compensazioni, piuttosto che ex post, come raccomandato dal regolamento EU 1370/2007, confrontando il dato previsionale contenuto nel Piano Economico Finanziario – allegato al contratto – con il dato consuntivo di ciascun esercizio";
- con nota prot. n. TRNIT-DPR/2017/0044501 del 22 settembre 2017, la soc. Trenitalia ha rinnovato l'interesse alla stipula di un contratto di nuovo affidamento dei servizi di trasporto ferroviari regionali di lunga durata, aggiornando la precedente proposta commerciale in ordine

ai progetti di investimento per un ammontare complessivo di circa 561 milioni di euro, legati ad una stima di ricavi operativi di periodo pari a circa 3,8 € mld, di cui 465 milioni di euro per il rinnovo pressoché completo della flotta al 2025, 87 milioni di euro per l'adeguamento e modernizzazione degli impianti di manutenzione e 8 milioni di euro per investimenti in tecnologia;

- in ordine alla proposta di Trenitalia, come sopradescritta, l'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti ha formulato le proprie osservazioni tecniche;

RILEVATO CHE

- tra le forme di affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale previste dal Reg. CE n. 1370/07 vi è anche l'affidamento diretto dei servizi ferroviari;
- in particolare, l'art. 5 par. 6 del suddetto Regolamento, consente alle autorità competenti, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia per una durata non superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, par. 4;
- in materia di trasporto pubblico locale l'apertura a tutte le modalità di affidamento previste dal Regolamento CE n. 1370/07 è confermata dalla legislazione nazionale anche con la Legge 23 luglio 2009, n. 99, che all'art. 61 "Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale", dispone che: "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";
- la facoltà di aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia è ribadita anche dalla Deliberazione n. 8 del 6 marzo 2013 dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, pronunciata in materia di trasporto ferroviario effettuato da Trenitalia, per la quale la necessità del ricorso alle gare per la scelta del gestore è divenuta meno stringente con il menzionato art. 61 della legge n. 99/2009 che ha previsto la possibilità di avvalersi delle previsioni di cui al richiamato art. 5, par. 6, del Regolamento CE 1370/2007; la menzionata Delibera rappresenta altresì che la maggior parte delle Regioni ha affidato il servizio a Trenitalia S.p.A., avvalendosi anche delle previsioni di cui all'art. 5, par. 6, del Regolamento CE n. 1370/2007;

- analogamente, la previsione dell'affidamento diretto dei servizi di trasporto per ferrovia è contemplata anche dalla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 49 del 17 giugno 2015, nell' All. A, Misura 13 "Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti", in cui fa rinvio alle previsioni dell'art. 4, paragrafo 1, lettera b) ed all'Allegato 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007, e Misura 14, che richiede la previsione di misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive;
- ai sensi dell'art. 4 par. 4 del reg. CE n. 1370/07, espressamente richiamato dall'art. 5 par. 6 del reg. n.1370 "se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto";

CONSIDERATO CHE

- si rende opportuna l'istituzione di un tavolo tecnico misto Regione e Trenitalia, finalizzato alla regolamentazione del rapporto e, in particolare, alla determinazione della tempistica degli investimenti ed alla valutazione di ogni aspetto, compresi quelli di carattere tecnico, normativo e contabile, preordinati al passaggio al nuovo contratto, nonché alla definizione dello stesso;

VISTI

il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e successive modificazioni ed integrazioni;
 il 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;
 la L. R. 28 marzo 2002 n. 3 e successive modificazioni ed integrazioni;
 la Delibera di Giunta regionale n. 462 del 24/10/2013;
 la Delibera di Giunta regionale n. 694 del 23/12/2014;
 la Delibera n. 8 del 6 marzo 2013 dell'Autorità Nazionale Anticorruzione;
 la Delibera dell'Autorità di regolazione dei Trasporti n. 49 del 17/06/2015;
 la Delibera di Giunta regionale n. 426 del 24/09/2015;
 la Delibera di Giunta regionale n. 496 del 21/10/2015;
 la Delibera di Giunta regionale n. 714 del 10/12/2015;
 la Delibera di Giunta regionale n. 35 del 02/02/2016;

la Delibera di Giunta regionale n. 93 del 15/03/2016;
la Delibera di Giunta regionale n. 52 del 15/02/2016;
la Delibera di Giunta regionale n. 122 del 22/03/2016,
l' art. 27 del D.L. 24 aprile 2017, n.50, conv. L. 21 giugno 2017, n.96;

TUTTO CIÒ PREMESSO

Le Parti convengono quanto segue.

Articolo 1 – (Premesse)

1. Le Premesse costituiscono parte integrante ed essenziale del presente Protocollo.

Articolo 2 – (Finalità)

1. Il presente Protocollo è volto a definire gli impegni e le iniziative che le Parti intendono assumere, in forma coordinata e per quanto di rispettiva competenza, al fine di addivenire ad uno sviluppo qualitativo e quantitativo dei servizi ferroviari svolti sulla rete statale ricadente in ambito regionale, mediante un nuovo contratto di servizio per l'affidamento diretto a Trenitalia, del servizio ferroviario regionale su rete RFI.

Articolo 3 – (Impegni delle parti)

1. Le Parti si impegnano alla costituzione di un Tavolo di lavoro, composto, per parte regionale, da n. 2 rappresentanti della Direzione Generale per la Mobilità, n. 1 rappresentante dell'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti, n. 1 rappresentante della Direzione Generale per le Risorse Finanziarie, n. 1 rappresentante dell'Avvocatura regionale, e altrettanti componenti di Trenitalia, con il compito di valutare i presupposti per la stipula di un nuovo contratto per l'affidamento diretto dei servizi ferroviari regionali e, in caso positivo, di procedere alla definizione del nuovo contratto di servizio, determinandone gli elementi, tra cui gli investimenti dell'Impresa ferroviaria, l'equilibrio economico finanziario del contratto, incluso il profitto ragionevole ex reg. (CE) n. 1370/07 e disciplinando ogni ulteriore aspetto, compresi quelli di natura giuridica, tecnica e contabile, preordinati al passaggio al nuovo contratto.
2. La Regione, nel prendere atto della proposta commerciale prodotta da Trenitalia per l'affidamento diretto dei servizi ferroviari regionali ex artt. 5 par. 6 e 4 par.4 Reg. Ce n. 1370/07, si impegna a procedere alla comunicazione prevista dall'art. 7 del Reg. Ce n. 1370/07, nel

rispetto della tempistica prescritta dall' art. 27 del Dlgs n. 50/2017, per l'affidamento diretto dei servizi ferroviari su rete RFI in Campania della durata di quindici anni a far data dalla sottoscrizione.

3. Trenitalia – in funzione del nuovo periodo di durata contrattuale, pari ad anni 10 + 5, questi ultimi 5 anni in conformità alle previsioni dell'art. 4 del richiamato Regolamento in merito ad investimenti di entità significativa, dalla stipula, e secondo tempistica da prevedere, unitamente ad ogni altro aspetto tecnico, normativo e contabile necessario, in sede di redazione del contratto - si impegna a programmare ed effettuare investimenti in materiale rotabile destinato alle linee campane, impianti e tecnologie, , per un valore stimato di circa 561 € mln, comprensivo di quello già previsto nel contratto vigente, sulla base di un contratto di durata quindicennale e di una previsione di ricavi operativi di periodo pari a circa 3,7 € mld.
4. Nell'ambito del nuovo contratto di servizio, a seguito dell'affidamento diretto in caso di esito positivo del procedimento, la Regione – nel rispetto dei propri vincoli di bilancio e secondo quanto previsto nel Piano Economico – Finanziario che sarà allegato al Contratto - si impegna a corrispondere a Trenitalia gli importi economici, eventualmente necessari a garantire a consuntivo l'equilibrio economico – finanziario del vigente Contratto 2015 - 2023, incluso un profitto ragionevole secondo quanto previsto dal Reg. (CE) n. 1370/07, per tutti gli anni di effettuazione del servizio.
5. All'esito positivo del procedimento, la Regione aggiudicherà direttamente a Trenitalia il servizio regionale con la sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio di durata quindicennale.

Articolo 4 – (Piano investimenti)

1. A seguito della sottoscrizione e dell'entrata in vigore del nuovo Contratto di servizio quindicennale, Trenitalia procederà con il Piano Investimenti di cui all'art. 3, provvedendo alla progressiva immissione in servizio dei nuovi treni, secondo il programma allegato a tale nuovo contratto.

Articolo 5 – (Vicende degli atti)

1. Il Contratto vigente con Trenitalia si intenderà automaticamente risolto per mutuo consenso, qualora le Parti addivengano alla sottoscrizione del nuovo contratto di servizio di durata quindicennale di cui al precedente art. 3, il quale dovrà disciplinare i rapporti pendenti inter partes.

2. Nel caso in cui invece la sottoscrizione di tale nuovo contratto di servizio con Trenitalia non avesse luogo, ovvero lo stesso per qualsivoglia motivo non entrasse in vigore, il Contratto vigente resterà efficace fino alla sua naturale scadenza.

Articolo 6 – (Documentazione)

1. Le Parti garantiscono la massima collaborazione e metteranno a disposizione la documentazione e le basi informative in proprio possesso che si rendessero necessarie ai fini del presente Protocollo, impegnandosi a mantenerle riservate e confidenziali, ad utilizzarle esclusivamente ai fini del presente Protocollo di Intesa (nell'ambito del gruppo di lavoro che sarà a tal fine costituito) e a non divulgarle a terzi per un periodo di 5 anni dalla scadenza o risoluzione del presente atto.

Articolo 7 – (Durata)

1. Il presente Protocollo è efficace dalla data della sua sottoscrizione fino alla stipula del nuovo contratto di servizio e comunque per non oltre 15 (quindici) mesi dalla sottoscrizione. E' sottoposto ad automatica decadenza in caso di assenza di atti di impulso, attuativi o esecutivi nell'anno successivo alla sottoscrizione. Alla scadenza o risoluzione del presente Protocollo, o comunque in caso di mancato raggiungimento dell'Accordo in merito alla sottoscrizione del contratto di servizio di cui all'art. 2, le Parti si danno reciprocamente atto di non avere nulla a che pretendere in relazione al presente atto.

REGIONE CAMPANIA

TRENITALIA