

MOBIMART PLUS

Mobilità e bigliettazione intelligente mare terra

Componente T1

Analisi AS IS dei sistemi tariffari applicati e della normativa di riferimento a livello di regioni dello spazio di cooperazione

Attività T.1.3

**Rapporto sul quadro normativo e pianificatorio di riferimento
Prodotto T1.3.1**

Sommario

1. Contesto normativo relativo ai sistemi di appalti pubblici dei servizi di mobilità - Quadro legislativo del trasporto di passeggeri	2
SERVIZI FERROVIARI	2
QUADRO REGOLATORIO COMUNITARIO	2
NORMATIVA EUROPEA SUI DIRITTI E OBBLIGHI DEI PASSEGGERI	4
QUADRO REGOLATORIO NAZIONALE	5
QUADRO REGOLATORIO REGIONALE	7
FOCUS: Autorità di Regolazione dei Trasporti	9
SERVIZI STRADALI	15
QUADRO REGOLATORIO COMUNITARIO	15
NORMATIVA EUROPEA SUI DIRITTI E OBBLIGHI DEI PASSEGGERI	17
QUADRO REGOLATORIO NAZIONALE	18
QUADRO REGOLATORIO REGIONALE	22
SERVIZI MARITTIMI	27
QUADRO NORMATIVO COMUNITARIO	28
NORMATIVA EUROPEA SUI DIRITTI E OBBLIGHI DEI PASSEGGERI	29
QUADRO NORMATIVO NAZIONALE	31
QUADRO REGOLATORIO REGIONALE	34
SERVIZI AEREI	36
QUADRO REGOLATORIO COMUNITARIO	36
NORMATIVA EUROPEA SUI DIRITTI E OBBLIGHI DEI PASSEGGERI	37
QUADRO REGOLATORIO NAZIONALE	38
QUADRO REGOLATORIO REGIONALE	42
2. Quadro di pianificazione attuale sul territorio - Schema e strumenti di pianificazione della mobilità	45
3. Quadro giuridico dei contratti di servizio	47
SERVIZI FERROVIARI	47
SERVIZI STRADALI	52
SERVIZI MARITTIMI	55
SERVIZI AEREI	57
4. Accordi a livello sovraregionale	62
Accordo tra Regione Toscana, Regione Umbria, Provincia di Siena e Provincia di Perugia	62

1. Contesto normativo relativo ai sistemi di appalti pubblici dei servizi di mobilità - Quadro legislativo del trasporto di passeggeri

SERVIZI FERROVIARI

La disciplina in materia di affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale ferroviario è composta da norme di fonte sia comunitaria che nazionale.

QUADRO REGOLATORIO COMUNITARIO

Il settore del trasporto ferroviario è stato interessato da un progressivo processo di liberalizzazione avviato, in ambito comunitario, dalla Direttiva 91/440/CE, cui hanno fatto seguito le Direttive 95/18/CE e 95/19/CE e l'emanazione del c.d. "I pacchetto ferroviario" (approvato il 26 febbraio 2001)¹, volto a sviluppare l'apertura del mercato alla concorrenza, oltre a garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture. Il processo di liberalizzazione è proseguito con l'adozione di una serie di Regolamenti e Direttive racchiusi nei cc.dd. "II pacchetto ferroviario" (approvato il 29 aprile 2004)² e "III pacchetto ferroviario" (approvato il 23 ottobre 2007)³, e, infine, nel cd. "IV pacchetto ferroviario" (approvato nel dicembre 2016)⁴.

In particolare, per quanto in questa sede interessa, le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto regionale tramite ferrovia vengono disciplinate dalle disposizioni contenute nel Regolamento (CE) 1370/2007 (che fa parte del III pacchetto ferroviario)⁵, modificato, a partire dal 24 dicembre 2017, dal Regolamento (UE) 2338/2016 (IV pacchetto ferroviario)⁶.

¹ Che comprende le Direttive CE 2001 n. 12-13-14-16

² Che comprende il Regolamento (CE) n. 881/2004 e le Direttive CE 2004 n. 49-50-51.

³ Che comprende le Direttive 2007/58/CE, 2007/59/CE e i Regolamenti CE n. 1370-1371-1372/2007.

⁴ All'interno del cd. "IV pacchetto ferroviario" possono essere individuati: i. un "pilastro tecnico", di cui fanno parte il Regolamento (UE) 2016/796, la Direttiva (UE) 2016/797 e la Direttiva (UE) 2016/798, il cui obiettivo è accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie nell'UE e ridurre i costi e i tempi delle procedure amministrative e ii. un "pilastro politico", composto da una serie di Regolamenti e Direttive sull'assetto del comparto ferroviario, che trattano delle questioni relative alla separazione tra le funzioni di gestore della rete ferroviaria e di prestatore di servizi ferroviari all'interno delle cosiddette "imprese integrate", nonché di quelle riguardanti l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario mediante gara ovvero affidamento diretto (cfr. il Regolamento (UE) 2237/2016, il Regolamento (UE) 2238/2016 e la Direttiva (UE) 2016/2370).

⁵ Regolamento (CE) 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. Cfr., altresì, Comunicazione della Commissione 2014/C 92/01 sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia.

⁶ Regolamento (CE) 2338/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri.

Tale regolamento, definisce:

- quale 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";
- quale 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".

prevede:

- la gara quale modalità ordinaria di affidamento dei servizi di trasporto (articolo 5 paragrafo 3), per un periodo massimo di 10 anni per i servizi di passeggeri su gomma e di 15 per i servizi di passeggeri su rotaia (articolo articolo 4 paragrafo 3) prorogabile del 50% se l'operatore fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme di beni necessari per la fornitura del servizio (articolo 4 paragrafo 4);
- la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale (articolo 5 paragrafo 5 6). Tali contratti, in deroga all'articolo 4 paragrafo 3, hanno una durata non superiore a 10 anni salvo i casi in cui si applica l'articolo 4 paragrafo 4.
- in caso di aggiudicazione diretta, la pubblicazione sulla GUUE, da parte delle autorità competenti almeno un anno prima, delle seguenti informazioni minime: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione prevista; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione. (articolo 7 paragrafo 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. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto (articolo 8 paragrafo 2).

La normativa europea disciplina diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario attraverso il regolamento (CE) n. 1371/2007⁷ e gli Orientamenti⁸ interpretativi della Commissione Europea. La disciplina mira ad offrire una migliore protezione ai passeggeri nel trasporto ferroviario e a garantire servizi ferroviari più affidabili e di qualità, definendo i diritti degli utenti dei servizi ferroviari e gli obblighi delle imprese del settore.

I diritti dei passeggeri delle ferrovie si applicano a tutti i viaggi e servizi di trasporto ferroviario passeggeri effettuati nell'ambito di tutta l'UE forniti da una o più imprese ferroviarie titolari di licenza. Gli Stati Membri possono prevedere esenzioni⁹ per i servizi ferroviari urbani, extraurbani e regionali per passeggeri. In Italia non sono previste esenzioni.

Il regolamento (CE) n. 1371/2007 stabilisce, tra l'altro: le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie prima e durante il viaggio, le modalità di emissione dei biglietti e delle prenotazioni, la responsabilità delle imprese ferroviarie anche con riferimento agli obblighi di assicurazione e in materia di sicurezza personale dei passeggeri, le garanzie a favore delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, i diritti dei passeggeri in caso di ritardi o cancellazioni e la definizione ed il monitoraggio di *standard* di qualità del servizio, le tempistiche per la risposta ai reclami.

Attuazione del regolamento UE in Italia

L'Autorità di regolazione dei trasporti è responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario e dell'irrogazione delle sanzioni previste in base al decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70¹⁰.

In attuazione della suddetta normativa, nel 2014 l'Autorità ha approvato il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario¹¹ ed il relativo Modulo di reclamo¹².

⁷ <https://www.autorita-trasporti.it/normativa/regolamento-ce-n-1371-2007/>

⁸ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015XC0704\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015XC0704(01)&from=EN)

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM:2015:117:FIN>

¹⁰ <https://www.autorita-trasporti.it/normativa/decreto-legislativo-17-aprile-2014-n-70/>

¹¹ <https://www.autorita-trasporti.it/regolamenti/diritti-dei-passeggeri-trasporto-ferroviario/>

¹² https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2021/05/ReclamoFerrovia_CE1371_26mag21.pdf

L'Autorità ha inoltre definito il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie, in particolare:

- Delibera n. 54/2016 – “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di “abbonamenti” possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità” – **abbonati Alta Velocità.**
- Delibera n. 106/2018 – “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie” – **servizi connotati da oneri di servizio pubblico.**
- Delibera n. 28/2021 – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 147/2020. Approvazione di “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami” (disposizioni applicabili dal 1° gennaio 2022)

QUADRO REGOLATORIO NAZIONALE

A livello statale la materia del trasporto pubblico regionale e locale è regolata da:

- Decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422, che ha compiutamente realizzato la riforma dell’assetto istituzionale del settore, prevedendo il 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.
Il decreto, che nel corso degli anni ha subito successive modifiche ed integrazioni, prevede:
 - all’articolo 17 che gli Enti competenti definiscano obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;
 - all’articolo 18, come modificato dall'art 7 comma 3 della L. 33/2009, che, l’esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è regolato da contratti di servizio con durata minima non inferiore a sei anni di

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

- articolo 25 comma 2 del D.L. 185/2008, come convertito con L. 2/2009, che ha autorizzato la spesa di 480 milioni di euro, da ripartire fra le Regioni, per ciascuno degli anni 2009 – 2010 – 2011 al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio fra 6 Regioni a statuto ordinario e Trenitalia, subordinando l'erogazione delle risorse alla stipula dei contratti medesimi che devono rispondere a criteri di efficientamento e razionalizzazione.
- Legge 23 luglio 2009, n. 99 - Articolo 61 "ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale" prevede 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."
- articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 217 e successive modificazioni, che ha istituito l'**Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)**.
- Decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221 e in particolare gli articoli 34 commi 20 e 21 e 34-octies;
- Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, 96 - Articolo 27 "Misure sul trasporto pubblico locale".
- D.M. Trasporti 28 marzo 2018, n. 157 che, in attuazione dell'articolo 1 della Legge 27 dicembre 2013, n. 147, definisce i **costi standard** per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e l'applicazione degli stessi

Delibere dell'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART):

- n. 49 del 17 giugno 2015, recante "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 la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici";

- n. 48 del 30 marzo 2017 Atto di regolazione recante la "Definizione delle metodologie e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento";
- n. 16 del 8 febbraio 2018 Atto di regolazione recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico";
- n. 106 del 25 ottemperanza 2018 Atto di regolazione recante "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie";
- n. 120 del 29 novembre 2018 Atto di regolazione recante "Misure e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni di servizio di trasporto ferroviario regionale".
- n. 154/2019 del 28 novembre 2019 Atto di regolazione recante "Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 127/2017".
- n. 33/2021 del 11 marzo 2021 Atto di regolazione recante "Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019".

QUADRO REGOLATORIO REGIONALE

In Toscana la disciplina del trasporto pubblico locale è normata dalla L.R. 42/98 e smi e dalla L.R. 65/2010; quest'ultima in parte modifica la L.R. 42 e dall'altra disciplina ulteriormente il TPL, creando le basi per la riforma dell'intero sistema.

Con la L.R. 65/2010 sopra citata, in particolare con l'art. 84, la Regione Toscana ha individuato l'ambito territoriale ottimale del servizio di TPL coincidente con l'intero territorio regionale e stabilito al comma 1-ter dello stesso art.84 che l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro avviene sulla base di uno o più lotti, individuati con deliberazione della Giunta regionale, tenuto conto delle caratteristiche dei servizi e delle condizioni di economicità, efficacia ed efficienza della loro organizzazione.

La Giunta regionale toscana ha adottato il "piano di riprogrammazione del trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 16-bis, comma 4, della L. 135/2012 e s.m.i. e del DPCM 11 marzo 2013" (DGR 869/2013).

Con delibera della Giunta regionale 8 agosto 2014, n. 703 e successive modifiche, ha individuato gli aspetti qualitativi, quantitativi ed organizzativi dei servizi ferroviari trasferiti alla gestione regionale in attuazione dell'articolo 9 del D.Lgs. 422/97 nonché le condizioni di economicità, efficacia ed efficienza degli stessi, fornendo indirizzi per il rinnovo del contratto stipulato con Trenitalia S.p.A, avente ad oggetto un lotto pari 22,9 mln di treni*km da svolgersi sulle relazioni di traffico dell'infrastruttura gestita dal gestore nazionale Rete Ferroviaria Italiana SpA, di competenza della Regione Toscana.

Con delibera della Giunta regionale 7 aprile 2015, n. 520 e successive modifiche, ha individuato gli aspetti qualitativi, quantitativi ed organizzativi dei servizi ferroviari trasferiti alla gestione regionale in attuazione dell'articolo 8 del D.Lgs. 422/97 nonché le condizioni di economicità, efficacia ed efficienza degli stessi, fornendo gli indirizzi per il rinnovo del contratto sottoscritto con la società Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A, avente ad oggetto un lotto pari 0,84 mln di treni*km da svolgersi sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo- Sinalunga dell'infrastruttura locale di proprietà della Regione Toscana.

La Giunta regionale toscana ha approvato, con deliberazione del Consiglio regionale n. 18 del 12 febbraio 2014, il Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), prorogato ai sensi dell'articolo 94 della legge regionale 31 marzo 2017, n.15 che costituisce lo strumento di programmazione delle politiche regionali in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti. In particolare il volume secondo – allegato A.b.4. è dedicato alle Ferrovie.

L'Autorità di Regolazione nel settore dei Trasporti (ART) è stata istituita dall'articolo 37 del decreto-legge n. 201/2011 (c.d. "Salva-Italia"), poi modificato dall'art. 36 del successivo decreto-legge n. 1/2012 (c.d. "liberalizzazioni"). In base all'articolo 25-bis del decreto-legge n.69/2013 (c.d. "D.L. del Fare") l'Autorità ha sede nella città di Torino.

L'Autorità di regolazione dei trasporti è una autorità amministrativa indipendente e rientra nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481.

Si è costituita il 17 settembre 2013 ed è entrata nella piena operatività il 15 gennaio 2014.

L'Autorità è interamente finanziata con il contributo delle imprese del settore dei trasporti, come previsto dall'art. 37, comma 6, lett. b) del D.L. n. 201/2011 istitutivo dell'ART.

Il contributo è determinato annualmente da un apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Con il DPCM 29 gennaio 2020 è stata approvata la delibera n. 172/2019 che ha confermato il contributo dovuto dai soggetti tenuti al finanziamento dell'Autorità, nella misura dello 0,6 per mille del valore del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato.

L'art. 16 del D.L. n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, è intervenuto in materia chiarendo che il contributo necessario a finanziare le attività dell'Autorità deve essere corrisposto da tutti gli operatori del mercato dei trasporti e che l'Autorità possa esigere il contributo là dove abbia dato concreto avvio all'esercizio delle competenze previste dalla legge nel mercato in cui essi operano. E' stata inoltre introdotta la possibilità di prevedere soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato e previsto che il computo debba avvenire in modo da evitare duplicazioni di contribuzione da parte dei soggetti obbligati.

All'Autorità sono affidati compiti significativi, di regolazione e di promozione e tutela della concorrenza.

L'Autorità deve, tra i suoi compiti principali:

- garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali (fatte salve le competenze dell'ANSFISA), nonché la mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano, anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;
- definire i criteri per la fissazione di tariffe, canoni e pedaggi e verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati di tali criteri;
- stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico;
- definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto;
- verificare che nei bandi di gara per il trasporto ferroviario regionale, non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso a concorrenti potenziali;
- nel settore del trasporto ferroviario, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, definire gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento;
- svolgere le funzioni di organismo di regolazione per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, definendo i criteri per la determinazione dei pedaggi e per l'assegnazione delle tracce e della capacità e vigilando sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura;
- nel settore autostradale, stabilire, per le nuove concessioni, sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con revisione quinquennale. Su tale profilo è intervenuto l'art. 16 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, che ha esteso le competenze dell'Autorità comprendendovi anche la regolazione tariffaria delle concessioni in essere. L'Autorità è inoltre competente a definire gli schemi di concessione, da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione, gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni e gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali;
- svolgere le funzioni di Autorità di vigilanza in materia di diritti aeroportuali, approvando i sistemi di tariffazione e l'ammontare dei suddetti diritti; su tale profilo è intervenuto l'articolo 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37 (legge Europea per il 2018), per superare la procedura di infrazione europea avviata nel 2015 e

relativa alla ripartizione delle attività di vigilanza tra Autorità e ENAC, prevedendo l'attribuzione all'ART delle funzioni di Autorità nazionale di vigilanza sulla determinazione dei diritti aeroportuali anche per gli scali sinora esclusi dal suo ambito di regolazione (Roma, Milano e Venezia) e oggetto di contratti di programma, c.d. "in deroga";

- monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle relative prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.
- vigilare ai fini della tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, a mezzo di autobus, via mare o per vie navigabili interne.

Spetta inoltre all'Autorità di regolazione dei trasporti (art. 37, comma 2, lett. f) del DL 201/2011 come modificato dal DL n. 50/2017) il compito di definire regole generali riferite alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. In particolare, l'Autorità è tenuta a definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto a tal fine della domanda effettiva e di quella potenziale, nonché delle economie di scala e di integrazione tra servizi. Inoltre, è stata attribuita all'Autorità la competenza a definire gli schemi dei contratti di servizio per il trasporto pubblico locale con riferimento a quelli esercitati in house da società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica e per quelli affidati in via diretta. Sia per i bandi di gara che per i predetti contratti di servizio esercitati in house l'Autorità determina la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario.

Spetta inoltre all'Autorità, ai sensi dell'articolo 27, comma 8-quinquies del decreto-legge n.50 del 2017, il compito di definire misure per aggiornare i livelli tariffari delle regioni e degli enti locali che conseguono all'introduzione del nuovo sistema di calcolo stabilito dalla medesima disposizione.

Tra i poteri dell'Autorità, si ricordano anche il potere di sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti mediante l'adozione di pareri, che può rendere pubblici, l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti di finanziamento, la possibilità di proporre all'amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione, delle convenzioni, dei contratti di servizio pubblico e di programma, il potere di svolgere ispezioni presso i

soggetti sottoposti alla regolazione, nonché la possibilità di adottare, in circostanze straordinarie, provvedimenti temporanei di natura cautelare, ove sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti.

L'Autorità può altresì irrogare sanzioni amministrative pecuniarie nei confronti delle imprese che non osservino i criteri stabiliti dall'Autorità in materia di tariffe, pedaggi, prezzi e canoni o violino altre norme stabilite dall'Autorità.

L'articolo 48, commi 6-8, del decreto-legge n. 50 del 2017, come modificato dal D.L. n. 91/2017, ha attribuito ulteriori competenze all'Autorità, relative alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

In particolare, il comma 7 attribuisce all'Autorità il compito di dettare regole generali in materia di:

- a) svolgimento di procedure che prevedano la facoltà di procedere alla riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario, che se ne assume il rischio di impresa;
- b) obbligo, per chi intenda partecipare alle predette procedure, del possesso, quale requisito di idoneità economica e finanziaria, di un patrimonio netto pari almeno al quindici per cento del corrispettivo annuo posto a base di gara, nonché dei requisiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;
- c) adozione di misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali indispensabili all'effettuazione del servizio, anche relative all'acquisto, alla cessione, alla locazione o al comodato d'uso a carico dell'ente affidante, del gestore uscente e del gestore entrante, con specifiche disposizioni per i beni acquistati con finanziamento pubblico e per la determinazione nelle diverse fattispecie dei valori di mercato dei predetti beni;
- d) in alternativa a quanto previsto sulla proprietà dei beni strumentali in applicazione della lettera c), facoltà per l'ente affidante (solo per il trasporto ferroviario) e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari, costituiti con capitale privato ovvero con capitale pubblico e privato, che si specializzano nell'acquisto dei predetti beni e di beni strumentali nuovi per localarli ai gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, a condizioni eque e non discriminatorie;
- e) in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, previsione nei bandi di gara del trasferimento del personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con

l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE . Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante è versato all'INPS dal gestore uscente.

Funzioni ulteriori dell'ART in ambito ferroviario sono inoltre state previste a seguito del recepimento del c.d. quarto pacchetto ferroviario, in particolare dal decreto legislativo 23 novembre 2018 n. 139 di attuazione della direttiva 2016/2370/UE sull'apertura del mercato ferroviario e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (si rinvia all'apposito tema dell'attività parlamentare sul portale della documentazione della Camera dei deputati).

Sempre in attuazione di norme europee (Regolamenti delegati della Commissione (UE) n. 885/2013 e n. 886/2013), in materia di informazioni sulla viabilità stradale, l'Autorità è stata designata quale organismo nazionale indipendente, competente a valutare la conformità dei requisiti applicabili in materia di diffusione di informazioni e dati concernenti le aree di parcheggio destinate agli automezzi pesanti e quelle sulla viabilità.

1. **Definizione degli ambiti di servizio pubblico.** Attività che precede l'affidamento dei servizi, a partire dalla stima della domanda effettiva, potenziale e debole, e dall'analisi dell'offerta di trasporto attuale e programmata, all'individuazione degli OSP e dei relativi mezzi di copertura finanziaria, nonché del sistema tariffario, fino ad arrivare al dimensionamento ottimale dei lotti da affidare (delibera n. 48/2017 del 3 aprile 2017).
2. **Preparazione e svolgimento degli affidamenti.** Attività attinenti all'avvio delle procedure di affidamento (ad es. individuazione dei beni strumentali e delle caratteristiche del servizio da affidare), al loro svolgimento (ad es. messa a disposizione di un set minimo di informazioni; in caso di gara, condizioni di partecipazione e clausola sociale) ed all'esecuzione del contratto di servizio (es. modalità di monitoraggio e rendicontazione del servizio) (dell. ART 154/2019 e 22/2019 citate).
3. **Efficienza della gestione dei contratti di servizio (CdS) in ambito ferroviario.** Individuazione dei criteri per la predisposizione dei PEF e, in caso di affidamento diretto o in house, del piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori (PRO); previsione degli obblighi di rendicontazione da inserire nei contratti di servizio e di quelli di separazione contabile e contabilità regolatoria che gravano in capo alle imprese affidatarie (delibera n. 120/2018 del 5 dicembre 2018).
4. **Condizioni minime di qualità dei servizi connotati da OSP** da inserire nei CdS tra ente affidante e impresa affidataria. Nei contratti devono essere previsti appositi indicatori di misurazione in relazione agli obiettivi da conseguire, livelli di qualità e conseguenti penali in caso di inadempimento, con riferimento all'offerta di posti, alla regolarità e puntualità del servizio, all'informazione all'utenza, all'accessibilità commerciale, alla pulizia e al comfort dei mezzi di

trasporto, all'accessibilità e alla sicurezza del viaggio (per l'ambito ferroviario, delibera n. 16/2018 del 9 2 febbraio 2018 e per quello marittimo, delibera n. 96/2018 del 4 ottobre 2018).

Gli atti fondamentali di regolazione dei servizi

Le misure di regolazione contenute nella del. ART 48/2017 disciplinano la metodologia per l'individuazione degli **ambiti di servizio pubblico** e delle modalità più efficienti di finanziamento. Il soggetto competente suddivide il bacino di mobilità in uno o più ambiti di servizio pubblico, individuando infine i **lotti** per le procedure di affidamento. Lo sviluppo di tale procedura si basa su fasi successive di analisi della domanda (anche potenziale) e dell'offerta, di determinazione dei servizi da assoggettare a OSP, e di individuazione delle relative forme di copertura finanziaria, di definizione delle tariffe e delle modalità di aggiornamento attraverso il metodo del price cap, nonché di perimetrazione dei lotti di affidamento sulla base di criteri trasportistici e di economicità, contendibilità ed efficienza dell'azione amministrativa.

L'applicazione della metodologia disciplinata dalla del. ART 48/2017 consente di pervenire a configurazioni di lotti diverse dai perimetri storici di affidamento e di esplorare alternative di finanziamento dei servizi OSP, attraverso un approccio basato sui dati e le evidenze.

Si osservi che la del. ART 48/2017 prevede un ambito di applicazione diverso a seconda della modalità di servizio di trasporto: per i servizi diversi da quelli ferroviari "le Misure 1, 2, 3 (escluso il punto 3.2), e 4 costituiscono un supporto metodologico che l'Autorità mette a disposizione delle amministrazioni pubbliche competenti ai fini della individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli. Tali Misure riguardano attività di programmazione successive all'entrata in vigore delle stesse".

Invece, "i criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe (Misura 5) e per la determinazione dei lotti di gara (Misura 6) si applicano a tutte le modalità di trasporto". Inoltre, le misure 4.11 e 6.2 prevedono che i soggetti competenti producano una relazione nella quale illustrano e motivano "le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico [...] ed i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare". La relazione deve essere "preventivamente trasmessa all'Autorità per l'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni dal ricevimento della medesima, decorsi i quali, in caso di sua mancata emissione, l'atto può procedere il suo iter".

Le finalità e le fasi ex delibera ART 48/2017

SERVIZI STRADALI

La disciplina in materia di affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale ferroviario è composta da norme di fonte sia comunitaria che nazionale.

QUADRO REGOLATORIO COMUNITARIO

Le modalità di **affidamento del servizio di trasporto pubblico locale** sono state definite a livello europeo dal **regolamento (CE) n. 1370/2007**, come modificato dal regolamento 2016/2338, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, che stabilisce anche le condizioni alle quali le autorità competenti, se impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

Il Regolamento prevede (art. 5) l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di **tre possibili modalità di affidamento del servizio**: la prima è la **procedura di affidamento mediante gara**, modalità che deve **comunque** essere **ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri**; le altre due modalità, facoltative e che possono pertanto anche essere vietate dalle singole legislazioni nazionali, sono quella della **gestione diretta** (cioè la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti) e quella dell'aggiudicazione mediante **affidamento diretto** ad un soggetto distinto.

La possibilità di **affidamento diretto** è però subordinata alla presenza di determinati **requisiti**: l'affidamento deve avvenire a favore di un **soggetto giuridicamente distinto** su cui l'autorità pubblica eserciti un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (si deve trattare cioè di una **società in house**) e non ci deve essere un divieto da parte del legislatore nazionale. Gli affidamenti diretti sono peraltro sempre consentiti (sempre fatto salvo il divieto da parte del Legislatore nazionale) al di sotto di determinate soglie di valore e dimensione del servizio.

Il legislatore italiano, con l'articolo 61 della **legge n. 99/2009**, ha consentito l'utilizzo di tutte e tre le modalità di affidamento previste dalla disciplina europea, concedendo espressamente alle autorità competenti, la **facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio**, anche in deroga alla disciplina di settore, avvalendosi delle previsioni dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007. In particolare:

- l'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento prevede che, a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti abbiano la "facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 EUR o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, inferiore a 7.500.000 EUR, oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno".
- l'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento prevede, sempre che non venga vietato dalla legislazione nazionale, che **le autorità competenti abbiano la "facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia**, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram".

L'art. 5, par. 4-bis dal regolamento (CE) n. 1370/2007 consente all'autorità competente, con decisione motivata e pubblicata e comunicata alla Commissione europea, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri qualora si verificano le seguenti due condizioni:

- a) qualora consideri l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, e in particolare la loro dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, l'isolamento dal punto di vista tecnico e geografico e i servizi che rientrano nel contratto; e
- b) qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza.

Infine, ai par. 3-bis e 3-ter, si consente anche di aggiudicare direttamente, in circostanze eccezionali per un periodo limitato (massimo per 5 anni) e sempre che non sia vietato dalla legislazione nazionale, nuovi contratti di servizio pubblico per il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, in presenza di particolari condizioni.

Il regolamento 1370/2007 ha previsto un'applicazione graduale della nuova disciplina, disponendo che **fino al 2 dicembre 2019** gli Stati membri adottano misure **per conformarsi gradualmente** all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

La normativa europea disciplina diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus attraverso il [regolamento \(UE\) n. 181/2011](#). Tale disciplina è volta a migliorare i diritti dei passeggeri che viaggiano con autobus, tenendo conto delle caratteristiche specifiche del settore.

I diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, il cui punto d'imbarco o sbarco è situato nel territorio di uno Stato EU, si applicano:

- integralmente ai servizi di lunga percorrenza, ossia per le tratte pari o superiori ai 250 km;
- parzialmente ai servizi che coprono distanze più brevi.

Il regolamento (UE) n. 181/2011 stabilisce, tra l'altro: i diritti dei passeggeri in caso di ritardo o cancellazione della partenza, inclusa l'assistenza, il diritto all'informazione per tutta la durata del viaggio, l'accessibilità e l'assistenza per le persone con disabilità o a mobilità ridotta, le tempistiche per la risposta ai reclami.

Attuazione del regolamento UE in Italia

L'Autorità di regolazione dei trasporti è responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus e dell'irrogazione delle sanzioni previste in base al decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169.

In attuazione della suddetta normativa, l'Autorità ha approvato il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n.181/2011 che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus ed il relativo Modulo di reclamo.

L'Autorità ha inoltre definito il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture, con la Delibera n. 28/2021 – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 147/2020. Approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami" (disposizioni applicabili dal 1° gennaio 2022).

I profili concernenti le modalità di affidamento e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale rientrano nella materia " tutela della concorrenza" (Corte Cost. sent.n. 1/2014), mentre in generale il trasporto pubblico locale è oggetto di potestà residuale da parte delle regioni (Corte Cost. sent. n. 222/2005).

Il modello delineato dalla normativa nazionale di riferimento (D.lgs. 422/1997, detto anche "decreto Burlando") è quello di una "liberalizzazione regolata": l'esercizio dei servizi di trasporto è disciplinato con contratti di servizio di durata non superiore a nove anni, conclusi tra gli enti locali e i gestori selezionati in via prioritaria attraverso la gara. Negli anni successivi, la realtà non si è adeguata a questo dettato normativo. A tale risultato hanno contribuito alcuni elementi regolatori che si sono innestati nel quadro iniziale e, sul piano concreto, la proroga dei contratti in essere, cui è stato fatto ampio ricorso. La giurisprudenza europea sull'in house e il regolamento europeo 1370/2007 hanno infatti consentito l'affidamento del servizio a operatori interamente controllati dagli enti locali, permettendo così di derogare al principio della gara.

La disciplina del settore è ora delineata dal DL 50/2017, che è intervenuto sulle modalità di organizzazione e finanziamento del servizio. Sono coinvolti più soggetti, a diversi livelli di governo: le regioni sul piano della pianificazione e programmazione, gli enti locali per la gestione e l'affidamento del servizio, lo Stato per il finanziamento, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) per gli aspetti regolatori.

Il decreto legge n. 50 del 2017 ha realizzato un ampio intervento normativo in materia. Il decreto ha infatti introdotto importanti modifiche sulle modalità di affidamento dei servizi e sulla scelta del contraente, sulle compensazioni, sui livelli di servizio di trasporto pubblico locale, nonché sulla definizione degli ambiti e dei bacini del servizio pubblico.

Circa l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, l'articolo 27 (commi 1-8) promuove l'utilizzo di procedure ad evidenza pubblica, facendone derivare conseguenze ai fini della ripartizione del Fondo TPL, in quanto prevede la penalizzazione - in termini di riduzione delle risorse nella ripartizione fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riparto, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica, ovvero non risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei

trasporti. La riduzione, che si applica alla quota di ciascuna regione, è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con tali procedure e le risorse che ne derivano vengono ripartite tra le altre regioni. Si cerca inoltre di incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio. La riduzione non si applica peraltro ai contratti di servizio già affidati, alla data del 30 settembre 2017, in conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007, e sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla stessa data delle informazioni richieste dall'articolo 7, comma 2, del Regolamento. Si prevedono comunque clausole di salvaguardia per evitare una eccessiva riduzione delle risorse disponibili per le regioni, stabilendo tra l'altro che nel primo quinquennio di applicazione il riparto non possa determinare, per ciascuna regione, una riduzione annua maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015. Il Fondo TPL (si veda anche l'apposito paragrafo) viene ripartito entro il 30 giugno di ogni anno con decreto ministeriale, ed entro il 15 gennaio di ciascun anno viene ripartito tra le regioni, a titolo di anticipazione, l'ottanta per cento dello stanziamento del Fondo.

Il comma 12-quater dell'art. 27 ha poi stabilito il principio di separazione delle funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. La norma stabilisce, in particolare, l'obbligo per l'ente locale o la regione affidante di avvalersi obbligatoriamente di un'altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale qualora il gestore uscente, ovvero uno dei concorrenti, sia controllato o partecipato dall'ente affidante, ovvero sia affidatario del servizio in via diretta ovvero in house.

Il decreto legge n. 50/2017 è inoltre intervenuto (art. 27, comma 6) sulla definizione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale automobilistico e ferroviario, che costituiscono anch'essi un parametro per il riparto del Fondo TPL. Le regioni sono chiamate ad operare sulla base dei criteri che saranno introdotti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e previa intesa in Conferenza sede di unificata, con parere delle competenti Commissioni parlamentari, e dovranno provvedere entro e non oltre centoventi giorni dall'adozione del decreto ministeriale, avendo al contempo cura di procedere ad una riprogrammazione dei servizi. Nel caso in cui le Regioni non provvedano nel termine, il Governo può esercitare il potere sostitutivo ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 131 del 2003.

L'articolo 27, comma 11-quinquies ha poi fatto salve le procedure di scelta del contraente già avviate prima dell'entrata in vigore della legge di conversione del

decreto-legge, ed ha stabilito che i contratti per il trasporto regionale e locale, stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 debbano disporre che gli oneri per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, siano posti a carico delle imprese affidatarie. La disposizione prevede inoltre che le imprese siano vincolate sulla base dei medesimi contratti di servizio a destinare almeno il 10 per cento del corrispettivo contrattuale al rinnovo del parco mezzi sulla base di un piano economico finanziario da loro predisposto.

I commi 11-bis e 11-ter prevedono alcuni limiti al contenuto dei contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017: che non possano prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1 e che debbano prevedere che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda e che siano dotate di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio.

Il comma 11-quater prevede anche che i comuni, in sede di definizione dei piani urbani del traffico, individuino specifiche modalità per la diffusione di nuove tecnologie previste dal Piano di azione nazionale sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS), impegnandosi in tale sede ad utilizzare per investimenti in nuove tecnologie per il trasporto specifiche quote delle risorse messe a disposizione dall'Unione europea.

In materia di scelta del contraente è intervenuto anche l'articolo 48 (commi 4 e 5) del D.L. n. 50/2017, prevedendo che gli enti affidanti articolino i bacini di mobilità (per i quali vedi sub) in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda.

Le eccezioni sono consentite se motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area e devono essere disciplinate con delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Per quanto riguarda i servizi ferroviari l'Autorità può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più Regioni, previa intesa tra le regioni interessate.

La disciplina transitoria, nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, prevede che gli enti locali debbano comunque procedere al nuovo affidamento dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto ovvero scada prima dell'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo nel rispetto della normativa vigente.

Il comma 6 dell'art. 48 ha poi demandato all'Autorità di regolazione dei trasporti il compito di definire regole generali riferite alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale attribuendole in particolare i seguenti compiti:

- definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto a tal fine della domanda effettiva e di quella potenziale, nonché delle economie di scala e di integrazione tra servizi;
- definire gli schemi dei contratti di servizio esercitati in house da società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica, nonché per quelli affidati direttamente;
- determinare, sia per i bandi di gara che per i contratti di servizio esercitati in house o affidati direttamente la "tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare", nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario.

Il comma 7 dell'art. 48 ha attribuito all'Autorità di regolazione dei trasporti, in tema di procedure per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, il potere di intervenire, con attività di regolazione generale:

- imponendo che le procedure di selezione del contraente prevedano che la riscossione diretta dei proventi da traffico sia a cura dell'affidatario, secondo logiche di assunzione del rischio di impresa, ferma restando la possibilità di soluzioni diverse con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara;
- richiedendo, per la partecipazione a dette procedure, il possesso di un patrimonio netto pari almeno al 20% del corrispettivo annuo posto a base di gara, nonché i requisiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, al fine di assicurare la sussistenza, in capo all'affidatario, della necessaria capacità economica e finanziaria;
- richiedendo l'adozione di misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali necessari all'effettuazione del servizio, anche relative all'acquisto, alla cessione, alla locazione o al comodato d'uso a carico dell'ente affidante, del gestore uscente e del gestore entrante, con specifiche disposizioni per i beni acquistati con finanziamento pubblico e per la determinazione nelle diverse fattispecie dei valori di mercato dei predetti beni;
- introducendo, in alternativa a quanto previsto alla lettera c), limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario, la facoltà per l'ente

affidante e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari, a capitale privato ovvero a capitale misto pubblico-privato, specializzati nell'acquisto di beni strumentali da locare ai gestori di servizi di trasporto pubblico;

- richiedendo che nei bandi di gara sia previsto il trasferimento del personale dipendente non dirigenziale dal gestore uscente al subentrante e la conservazione, fino alla stipula di un nuovo contratto integrativo aziendale, del trattamento economico e normativo derivante esclusivamente dal contratto collettivo nazionale di settore. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante sono versati all'INPS dal gestore uscente.

Delibere dell'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART):

- n. 49 del 17 giugno 2015, recante "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 la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici";
- n. 48 del 30 marzo 2017 Atto di regolazione recante la "Definizione delle metodologie e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento";
- n. 154/2019 del 28 novembre 2019 Atto di regolazione recante "Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 127/2017".
- n. 113/2021 Atto di regolazione recante modifiche all'Allegato "A" alla delibera ART n. 154/2019.
- n. 35/2022 del 11 marzo 2021 "Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019"

QUADRO REGOLATORIO REGIONALE

In Toscana la disciplina del trasporto pubblico locale è normata dalla L.R. 42/98 e smi e dalla L.R. 65/2010; quest'ultima in parte modifica la L.R. 42 e dall'altra disciplina ulteriormente il TPL, creando le basi per la riforma dell'intero sistema.

La LR 42 del 1998 dispone su tutti gli aspetti di programmazione e regolamentazione del TPL regionale su gomma, su ferro e marittimi, istituisce l'Osservatorio per la mobilità e i trasporti, la Conferenza dei Servizi Minimi e le procedure per la definizione dei servizi minimi.

Con la L.R. 65/2010 sopra citata la Regione Toscana ha scelto la gara come modalità di affidamento del servizio (art. 90) e ha individuato l'ambito territoriale ottimale del servizio di TPL coincidente con l'intero territorio regionale (art. 84).

Attuazione della Riforma del TPL ex L.R. 65/2010

Delibera della G.R. n. 410 del 23.5.2011: con la quale è stato approvato lo schema di Convenzione regolante l'esercizio associato della funzioni in materia di trasporto pubblico locale sottoscritto dagli Enti locali interessati, che disciplina nel dettaglio quali attività siano esercitate in forma associata da parte dell'Ufficio Unico regionale, di cui all'art. 86 della richiamata L.R. 65/2010, e come tali attività siano programmate e verificate dalla Conferenza Permanente prevista dall'art. 87 della medesima legge;

Delibera della G.R. n. 134 del 20.02.2012: con la quale si dà avvio alla Conferenza dei servizi di cui all'art. 6 della L.R. 42/98 e di cui all'art. 88 della LRT 65/2010 ai fini del raggiungimento dell'Intesa per la definizione della rete dei servizi, dell'attribuzione delle risorse e dei criteri di premialità per gli EE.LL., sulla base del documento allegato alla medesima delibera riportante l'ipotesi progettuale della rete di tpl;

Delibera della G.R. n. 492 del 4/6/2012: con la quale si recepiscono gli esiti della Conferenza dei Servizi e si approva l'Intesa tra gli Enti partecipanti alla Conferenza e nella quale viene riportato il quadro progettuale della rete di TPL per la gara del lotto unico e in via programmatica, le correlate risorse finanziarie che la Regione e gli EE.LL. si impegnano a mettere a disposizione per la stessa gara.

Delibere della G.R. n. 493 del 04/06/2012 e n. 612 10/07/2012: con le quali, in previsione dell'avvio della procedura di evidenza pubblica, la Giunta indica le linee di indirizzo ed i contenuti essenziali che costituiscono un primo riferimento per la definizione degli atti di gara per il lotto unico e nelle more del perfezionamento degli atti di carattere finanziario da parte della Regione Toscana e degli EE:LL. e ha configurato la gara come concessione di servizi con conseguente applicazione del Regolamento CE n. 1370/2007;

Delibera della G.R. n. 721 del 06/08/2012: con la quale si approva l'analisi istruttoria della rete di TPL regionale (quadro conoscitivo della situazione in atto, scelte progettuali sull'articolazione delle reti costituenti l'offerta complessiva di trasporto pubblico nella regione Toscana e definizione dettagliata della rete di tpl regionale da inserire nel lotto di gara unico), e si individuano , tenendo conto della loro redditività e della produttività, le linee extraurbane di interesse regionale da inserire nel lotto regionale.

Bus*km 2011			
PROVINCIA	EXTRAURBANO	URBANO	TOTALE
AREZZO	7.312.206,70	2.158.615,84	9.470.822,54
FIRENZE	18.068.611,99	14.121.749,23	32.190.361,22
GROSSETO	6.392.411,13	1.818.341,26	8.210.752,39
LIVORNO	5.022.362,67	4.477.532,57	9.499.895,24
LUCCA	7.705.832,03	3.257.962,91	10.963.794,94
MASSA E CARRARA	2.807.318,66	1.423.768,64	4.231.087,30
PISA	6.588.061,71	3.043.374,38	9.631.436,09
PISTOIA	5.046.885,06	1.754.702,71	6.801.587,77
PRATO	3.139.658,42	2.738.698,41	5.878.356,83
SIENA	7.027.973,13	3.887.065,23	10.915.038,36
Totale complessivo	69.111.321,50	38.681.811,18	107.793.132,68
LINEE REGIONALI	LOTTO	TOTALE	
GROSSETO	LOTTO GROSSETANO	1.270.853,02	
LIVORNO	LOTTO VAL DI CORNIA	98.174,34	
LUCCA	LOTTO LUCCHESE	1.071.328,20	
PISTOIA	LOTTO PISTOIESE	705.697,23	
PRATO	LOTTO PRATESE	887.739,92	
SIENA	LOTTO SENESE	2.540.321,57	
	Totale complessivo	6.574.114,28	
	Totale complessivo Regionale	114.367.246,96	
(Fonte: Osservatorio R.T.)			

Delibera della G.R.T. n. 129 del 27/02/2013: con la quale si assume che la completa applicazione della previsione di rete per la gara del lotto unico regionale sia rinviata **al terzo anno** di vigenza contrattuale confermandosi conseguentemente, fino a tale annualità lo stato di fatto rilevato al momento dell'affidamento, salvo l'applicazione immediata di una parte limitata delle nuove previsioni dell'Intesa 2012, concordate con gli Enti Locali competenti;

Delibera DGR n. 391 del 12/5/2014: con la quale:

- si prende atto della ricognizione definitiva della rete dei servizi di trasporto pubblico locale effettuata dai competenti uffici (sia della rete al momento dell'affidamento denominato rete al tempo T1, sia della rete razionalizzata per il

periodo contrattuale successivo ai primi 24 mesi dalla stipula del contratto regolante la Concessione - denominato rete al tempo T2 - per la durata complessiva di 9 anni);

- si prende atto della ricognizione definitiva dei servizi nelle aree a domanda debole da affidare da parte degli Enti Locali, separatamente dalla gara del lotto unico regionale (servizi fuori lotto unico) e riferite sia al tempo T1 che al tempo T2 (allegato C alla Delibera)
- si approva il livello tariffario omogeneo da raggiungere per l'intero territorio regionale a seguito dell'espletamento della gara per il tpl;
- si individuano nell'ambito delle risorse complessivamente assegnate sui capitoli di Bilancio destinati al TPL, una ulteriore quota di risorse, da attribuire agli EE.LL., vincolata all'acquisizione di mezzi per lo svolgimento del servizio nelle aree a domanda debole fuori dal lotto unico regionale, pari a 15 cent/per Km, in misura fissa come riconoscimento di maggiori oneri per il rinnovo del parco bus,

Delibera_n.391_del_12-05-2014-Allegato-C

ALLEGATO - "C"

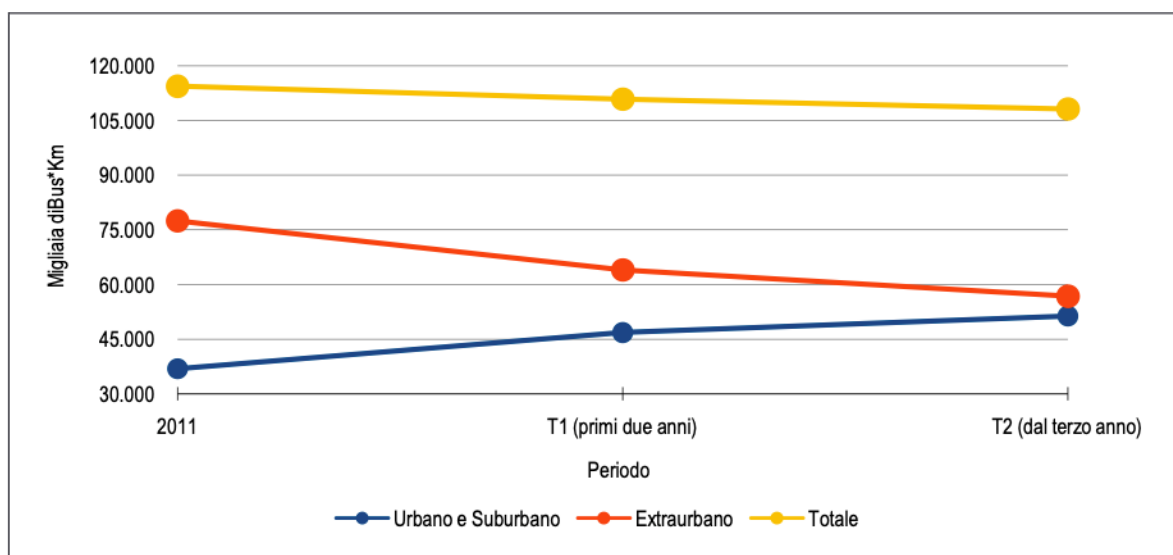
ALLEGATO RISORSE MINIMI SERVIZI FUORI LOTTO 2014 (da adeguare con inflazione programmata)			T1		T2	
ENTE	TIPOLOGIA	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013	
		FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	
PROVINCIA arezzo	debole	1.065.000	€ 1.238.000,00	1.600.000	€ 1.698.000,00	
PROVINCIA firenze	debole	1.450.000	€ 1.298.300,00	1.550.000	€ 1.386.300,00	
	economia	300.000	€ 300.000,00	400.000	€ 400.000,00	
	FIRENZE TOTALE	1.750.000	€ 1.598.300,00	1.950.000	€ 1.786.300,00	
PROVINCIA livorno	debole	132.800	€ 214.260,00	132.800	€ 214.260,00	
PROVINCIA lucca	debole	140.000		1.530.000	€ 1.074.000,00	
PROVINCIA massa e carrara	debole			840.000	€ 1.260.000,00	
PROVINCIA poggibonsi		133.300	€ 132.800,00	133.300	€ 132.800,00	
PROVINCIA siena	debole			1.000.000	€ 1.500.000,00	
	SIENA TOTALE	133.300	€ 132.800,00	1.133.300	€ 1.632.800,00	
COMUNE pisa urb	debole			770.000		
	s.miniato urb. Magg.	91.500	€ 124.500,00	91.500	€ 124.500,00	
	pontedera urb. Magg.	126.850	€ 199.150,00	367.500	€ 576.350,00	
	volterra urb. Magg.	69.500	€ 139.500,00	69.500	€ 139.500,00	
PROVINCIA pisa	debole	862.500	€ 186.200,00	1.490.000	€ 1.000.000,00	
	PISA TOTALE	1.150.350	€ 649.350,00	2.788.500	€ 1.840.350,00	
CIRCONDARIO cev	deboli	91.100	€ 115.230,00	91.100	€ 115.230,00	
	economia	90.000	€ 99.000,00	90.000	€ 99.000,00	
	CEV TOTALE	181.100	€ 214.230,00	181.100	€ 214.230,00	
	totali generali	4.552.550	€ 4.046.940,00	10.155.700	€ 9.719.940,00	
	totali netto economia	4.162.550	€ 3.647.940,00	9.665.700	€ 9.220.940,00	

DETTAGLIO SERVIZI ASSEGNATI FUORI DAL LOTTO UNICO
In migliaia di Bus*Km

Periodo	Urbano e Suburbano	Economia	Debole	Totale
T1 (primi due anni)	421	390	3.741	4.553
T2 (dal terzo anno)	662	490	9.004	10.156

Fonte: DGRT 391/2014

EVOLUZIONE DELL'OFFERTA DI RETE



SERVIZI MARITTIMI

I servizi di cabotaggio marittimo sono stati pienamente liberalizzati dal legislatore europeo già al principio degli anni Novanta. La diffusa esigenza di esercitarli in forma di servizio pubblico, a fronte di un corrispettivo erogato dagli Stati membri agli operatori, ha tuttavia determinato l'introduzione di un articolato regime di deroghe alla disciplina della concorrenza. Il composito quadro normativo e regolamentare rilevante, nelle sue principali disposizioni, è sintetizzato di seguito

Tema	Riferimento	Contenuto
Libera prestazione dei servizi	Artt. 56, 58 e 100, TFUE	Libera prestazione dei servizi di navigazione marittima
Cabotaggio marittimo	Regolamento 3577/92 del 7 febbraio 1992 (e successive comunicazioni interpretative della Commissione europea – COM/2006/196, COM/2003/595, COM/2014/0232-)	Liberalizzazione dei servizi di cabotaggio marittimo.
Servizi di interesse economico generale	Art. 14, TFUE	Facoltà degli Stati di individuare e disciplinare la fornitura di servizi di interesse economico generale
Deroghe alla disciplina della concorrenza per SIEG	Art. 106, par. 2, TFUE	Incompatibilità fra gli obiettivi di servizio pubblico e le regole della concorrenza – obbligo di proporzionalità delle misure
Esigenze di servizio pubblico		
Contratto di servizio	CGUE, sentenza 20 febbraio 2001, <i>Anallir</i>	Condizioni per la legittima subordinazione della prestazione di servizi regolari di cabotaggio marittimo da/per/fra le isole all'ottenimento di previa autorizzazione amministrativa.
Obblighi di servizio pubblico		
Deroghe alla disciplina degli aiuti di Stato	Art. 106, par. 2, TFUE	SIEG, incluso cabotaggio marittimo ex Reg. 3577/92
Servizi pubblici Compensazioni Deroghe alla disciplina degli aiuti di Stato	Art. 93, TFUE	Trasporti terrestri SIEG (incluso cabotaggio marittimo – facoltà degli Stati) – Regolamento CE 1370/2007
Obblighi di servizio pubblico Compensazioni	CGUE, sentenza 24 luglio 2003, <i>Altmark</i>	Condizioni in base alle quali la compensazione per un servizio d'interesse economico generale non può essere considerata aiuto di Stato.
Aiuti di Stato Servizi pubblici Compensazioni - Compatibilità	Comunicazioni interpretative della Commissione 2012/C/8/03 e 2012/C/8/02, dell'11 gennaio 2012	Ulteriori specificazioni sugli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico per i SIEG.
Cabotaggio marittimo Obblighi di servizio pubblico	Comunicazione interpretativa della Commissione europea COM(2014) 232 final, del 22 aprile 2014	Specifiche della portata delle disposizioni del Regolamento 3557/92, alla luce dell'evoluzione del settore.

Il principio di libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo, ai sensi del quale ciascun armatore dell'Unione può offrire servizi di cabotaggio tra i porti di un qualunque Stato membro, è introdotto con il Regolamento (CEE) 3577/1992.

È riconosciuta la possibilità di derogare al disposto del Regolamento in alcune specifiche circostanze: in particolare, secondo quanto prescritto dall'art. 4, gli Stati hanno facoltà di imporre obblighi di servizio pubblico (OSP) per il trasporto passeggeri e merci da, tra e verso le isole. Infatti, ai sensi del combinato disposto degli articoli 14 e 106.2 TFUE, gli Stati membri possono intervenire per assicurare la fornitura di servizi considerati essenziali. La discrezionalità che è loro riconosciuta nel fissare "l'asticella" dei servizi essenziali (fatto salvo il rispetto del principio di proporzionalità) è molto ampia; allo stesso tempo, tuttavia, la facoltà di "fornire, fare eseguire e finanziare tali servizi" è soggetta alla verifica di "fallimento del mercato", condizione essenziale per identificare i servizi come di interesse economico generale (SIEG) e dunque per derogare al principio di libera prestazione ai sensi dell'articolo 106.2 TFUE. La Commissione europea si riserva comunque di intervenire in caso di "errori manifesti", in caso di ingiustificato ricorso degli Stati alla facoltà loro concessa dall'art. 14 TFUE.

In tale medesimo spirito, l'art. 4 del Regolamento prevede infatti che, prima di assoggettare determinati servizi a OSP, lo Stato membro debba portare a termine una verifica preventiva del mercato, al fine di stabilire se sussistano le circostanze idonee per l'offerta di tali servizi a condizioni di mercato e in assenza di compensazione. L'OSP potrà essere imposto solo nel caso in cui la verifica restituisca esito negativo, mostrando l'impossibilità per gli operatori a fornire tali servizi a condizioni di mercato.

Quanto alla forma giuridica secondo cui può essere imposto un obbligo di servizio pubblico, la Comunicazione interpretativa della Commissione europea COM(2014) 232 final, del 22 aprile 2014, chiarisce che essa può esemplificativamente consistere nei regimi di dichiarazione, in quelli di attribuzione di licenze ovvero nei sistemi di autorizzazione, conformemente alle condizioni indicate dalla citata sentenza Analir della Corte europea di giustizia. Accanto a questi, si pone la conclusione di contratti di servizio pubblico (CdS), che disciplinano i rapporti fra concedenti ed affidatari dei servizi: questi ultimi debbono, in accordo al principio di non discriminazione, essere aggiudicati esclusivamente tramite gara aperta o ristretta.

Gli Stati membri debbono limitare l'imposizione di obblighi di servizio pubblico a esigenze essenziali di salvaguardia di obiettivi di interesse pubblico, disciplinando in particolare regolarità, continuità e frequenza dei servizi, capacità di fornitura degli stessi, tariffe richieste, equipaggio della nave; essi possono inoltre fissare, nell'ambito dei CdS, anche requisiti qualitativi. Come già anticipato, il compenso riconosciuto a fronte dello svolgimento del servizio deve essere conforme alle disposizioni europee in materia di aiuti di Stato; in proposito, il principale riferimento sono le quattro condizioni enucleate dalla Corte di Giustizia nella sentenza Altmark (Causa C-280/00, par. 87-95). Il nucleo di tali condizioni - dal rispetto delle quali si ricava che le compensazioni non rappresentano aiuti di Stato - è che queste siano non maggiori di quelle necessarie a permettere l'equilibrio economico di un'impresa media efficiente, ciò che si suppone raggiunto se questa è stata selezionata attraverso una procedura concorsuale. Da avvertire tuttavia che la condizione non si considera raggiunta qualora alla gara partecipi un unico concorrente. In questo caso la congruità della compensazione richiesta deve essere accertata mediante confronto con quella necessaria a un'impresa media efficiente, in tal modo ripristinando la condizione Altmark; in mancanza la misura deve essere previamente notificata alla Commissione.

Sebbene il Regolamento 3577/92 non contenga una specifica indicazione riguardante la durata del contratto, la Commissione ha segnalato come sia necessario che questa non sia eccessivamente lunga, stante la necessità di una periodica verifica dell'apertura al mercato: nel ribadire il principio per cui la durata tendenziale dei contratti non dovrebbe superare i cinque o i sei anni, si rileva che una maggiore durata possa essere ammessa a fronte di giustificati criteri oggettivi e a condizione che non provochi effetti di preclusione del mercato. Ciò comporta che, caso per caso, potrebbero essere considerati ammissibili contratti della durata massima di 12 anni.

NORMATIVA EUROPEA SUI DIRITTI E OBBLIGHI DEI PASSEGGERI

Il **regolamento n. 1177/2010** stabilisce i diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne nell'UE e si applica dal 18 dicembre 2012, data entro la quale era richiesto agli Stati membri di rispettarne le prescrizioni. Il regolamento ha l'obiettivo di garantire livelli di protezione e di assistenza equivalenti in tutti gli Stati membri e garantire gli operatori economici di operare in condizioni armonizzate nel mercato interno e si applica ai seguenti trasporti marittimi: ai servizi passeggeri marittimi e su vie navigabili interne, il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, nonché ai servizi passeggeri il cui solo porto di sbarco è situato nel territorio

dell'Unione, a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore dell'Unione; alle crociere il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, ma con l'esclusione dell'applicazione di alcuni articoli: l'articolo 16, par. 2 (informare i passeggeri interessati in merito a collegamenti alternativi nel caso perdano una coincidenza), l'art.18 (Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate), l'art. 19 (Diritto a compensazione economica connessa al prezzo del biglietto in caso di ritardo all'arrivo) e l'art. 20 (Esenzioni).

Il Regolamento lascia agli Stati membri la facoltà di esonerare dall'applicazione del regolamento (art. 2, par. 4) i servizi passeggeri previsti dagli obblighi di servizio pubblico o da contratti di servizio pubblico o dai servizi integrati, purché i diritti dei passeggeri previsti nel regolamento siano garantiti in modo comparabile dalla legislazione nazionale.

- I diritti e gli obblighi disciplinati dal regolamento sono i seguenti:
- i diritti delle persone con disabilità o mobilità ridotta (capo I);
- gli obblighi dei vettori e degli operatori dei terminali in caso di interruzione di viaggio (Capo II);
- le norme generali sulle informazioni ed i reclami (capo III);
- gli organismi nazionali preposti all'esecuzione (Capo IV).

Il regolamento prevede in particolare:

- a) la non discriminazione fra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori;
- b) la non discriminazione e l'assistenza nei confronti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta;
- c) i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo;
- d) le informazioni minime da fornire ai passeggeri;
- e) il trattamento dei reclami;
- f) le regole generali in materia di esecuzione: l'art. 28 del regolamento prevede l'obbligo degli Stati membri di stabilire le sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni del regolamento e di adottare tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

Attuazione del regolamento UE in Italia

L'Autorità di regolazione dei trasporti è responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e dell'irrogazione delle sanzioni previste in base al decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129.

In attuazione della suddetta normativa, l'Autorità ha approvato il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne ed il relativo Modulo di reclamo

L'Autorità ha inoltre definito il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali per quanto riguarda il trattamento dei reclami, con la Delibera n. 83/2019 – "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami".

QUADRO NORMATIVO NAZIONALE

I servizi marittimi di trasporto pubblico passeggeri, a differenza di quanto previsto per altre modalità di trasporto, non rientrano nelle esclusioni specifiche di cui agli artt. 17 e 18 del Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50). Essi, pertanto, sono soggetti alle disposizioni del Codice stesso: anche i contratti di servizio pubblico per il cabotaggio marittimo devono essere conclusi nel rispetto delle disposizioni dell'Unione europea e italiane in materia di appalti e concessioni pubbliche.

La continuità territoriale marittima

I servizi che garantiscono la **continuità territoriale marittima** nel nostro Paese si distinguono tra:

- **collegamenti "di interesse nazionale"**, che riguardano il servizio pubblico effettuato tra le isole maggiori e la penisola, nonché quelli tra le isole minori ed

il territorio extraregionale (cioè con una regione diversa situata sulla penisola), i quali sono disciplinati da convenzioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa aggiudicataria;

- **collegamenti intraregionali**, all'interno della medesima regione e tra le isole e la relativa regione di appartenenza, per i quali le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relativi sono esercitati dalle regioni medesime. Nelle regioni a statuto ordinario la regolamentazione dei rapporti è rimessa a contratti (o convenzioni) sottoscritti dalle regioni.

Per tutti i servizi di trasporto passeggeri, per mare, da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale, sia di interesse regionale e locale, anche nel caso di esercizio unito al trasporto merci, si applicano le regole approvate dall'Autorità dei Trasporti per le procedure di gara, con la Delibera n. 22 del 13 marzo 2019.

La delibera reca le misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, nonché degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle gare, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge n. 201/2011. Le procedure si applicano all'affidamento dei servizi per i quali il relativo bando di gara sia pubblicato, ovvero - nel caso di procedura ristretta - le relative lettere di invito siano inviate, in data successiva alla data di pubblicazione della delibera, avvenuta il 14 marzo 2019.

Con la delibera n. 96/2018 l'Autorità dei Trasporti ha inoltre concluso il procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, da adottare in base all'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201. L'ART ha adottato un Atto di regolazione allegato alla delibera in vigore dal 4 ottobre 2018.

Le risorse per la continuità territoriale marittima intraregionale

In base all'art. 19-ter del D.L.n. 135/2009, i compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono all'interno di una regione sono esercitati dalla stessa regione. Le convenzioni (sia per i collegamenti extra regionali, che per i collegamenti con la Sicilia) sono stipulate sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE e comunque nei limiti degli stanziamenti previsti, determinano le linee da servire, le procedure e i tempi di

liquidazione del rimborso degli oneri di servizio pubblico, introducendo meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del servizio per l'utenza, nonché forme di flessibilità tariffaria non distorsive della concorrenza. I contratti di servizio (riferiti originariamente ai collegamenti effettuati con la Campania, la Toscana, il Lazio e la Sardegna) sono stipulati nel rispetto del mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole.

Per assicurare le risorse necessarie a garantire il livello dei servizi erogati sulla base delle convenzioni in vigore e prorogate nonché delle nuove convenzioni e dei contratti di servizio, l'articolo 19-ter ha previsto, a decorrere dal 2010, l'attribuzione di un **contributo statale** dei seguenti importi:

- Siremar-Sicilia Regionale Marittima S.p.a.: euro 55.694.895;
- Toremar-Toscana Regionale Marittima S.p.a. - regione Toscana: euro 13.005.441;
- Caremar-Campania Regionale Marittima S.p.a. - regione Campania: euro 19.839.226 (poi ridotto di 7.900.000 euro dalla legge di bilancio per il 2016 in considerazione delle economie derivanti dall'affidamento del contratto di servizio ad esito del processo di privatizzazione);
- Laziomar-Lazio - regione Lazio: euro 10.030.606.

La privatizzazione di Tirrenia e delle società di trasporto regionale

Il DPCM 13 marzo 2009, ha definito i criteri di privatizzazione nonché le modalità di dismissione della partecipazione detenuta dallo Stato, tramite Fintecna S.p.A., nel capitale della società Tirrenia di navigazione S.p.a. autorizzando il Ministero dell'economia e delle finanze ad alienare il 100% della propria partecipazione indiretta nella società insieme alle partecipazioni totalitarie detenute da questa nelle Società marittime regionali e non trasferite gratuitamente alle Regioni.

Il **19 luglio 2012** si è conclusa la procedura di privatizzazione di Tirrenia, con la sottoscrizione di una nuova convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la compagnia di navigazione CIN S.p.A.

Per le società Caremar S.p.A. e Toremar S.p.A. del Gruppo Tirrenia delle quali il D.L. n. 135 del 25 settembre 2009 all'art.19-ter aveva previsto il trasferimento a titolo gratuito, rispettivamente alle Regioni Campania, e Toscana, prevedendo inoltre che la Regione Campania dovesse cedere alla Regione Lazio, a titolo gratuito, il ramo

d'azienda costituito dal complesso delle attività, passività e risorse umane, utilizzate per l'esercizio dei collegamenti con l'arcipelago pontino (in ragione di ciò è stata costituita la società Laziomar S.p.A.), il processo di privatizzazione si è concluso.

La procedura di privatizzazione delle società è stata effettuata mediante gara, e, successivamente sono stati stipulati tra le Regioni e le società privatizzate contratti di servizio, di durata non superiore a dodici anni, nel rispetto del mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole. La procedura di privatizzazione di Toremar S.p.A. è stata conclusa nel 2012, quella di Laziomar S.p.A. nel 2013, mentre la privatizzazione di Caremar S.p.A. si è conclusa nel 2015.

Nel luglio 2012 è stata firmata la Convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e la società Compagnia delle isole, partecipata dalla regione Sicilia e controllata dalla società Mediterranea Holding, a cui era stata ad ottobre 2011 ceduta **Siremar**. La società Siremar è stata successivamente acquisita, l'11 aprile 2016, dalla Società Navigazione Siciliana, che aveva presentato ricorso (accolto nel 2015 dal Tar del Lazio) contro l'aggiudicazione di Siremar a Compagnia delle Isole.

La **Saremar non è stata invece privatizzata** e, dopo aver continuato ad offrire i servizi di trasporto infraregionale sulla base di proroghe della Convenzione fino al 31 marzo 2016 **ha cessato dal 1° aprile 2016 di offrire i servizi di navigazione.**

QUADRO REGOLATORIO REGIONALE

Il 13 gennaio 2010 la Regione Toscana ha pubblicato nel proprio Bollettino ufficiale (24) e nella Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana (25) il bando di gara per la vendita di Toremar e l'aggiudicazione di una compensazione di obblighi di servizio pubblico per l'adempimento di tali obblighi sulle rotte marittime di cui al considerando 38. Tale avviso è stato inoltre pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (26) il 14 gennaio 2010 così come su diversi quotidiani nazionali (27).

In seguito alla pubblicazione del bando di gara, alla scadenza del termine, 11 parti hanno manifestato interesse a partecipare, ossia: Moby, Toscana di Navigazione srl, Pigreco srl, Sinven srl, Vector srl, Forship srl, Medmar Navi Spa, Grandi Navi Veloci Spa, Buquebus Italia srl., Loss Cipreses Spa e Blu Navy/Transeuropa Ferries.

La documentazione presentata da tutte e 11 le imprese ha confermato il soddisfacimento di tutte le prescrizioni indicate nel bando di gara da parte di tutte le imprese che sono state pertanto tutte invitate a presentare un'offerta. (60) L'invito a presentare un'offerta conteneva il nuovo progetto di contratto della durata di 12 anni che doveva essere sottoscritto tra l'aggiudicatario e la Regione Toscana, così come informazioni più dettagliate sulla procedura di gara. In particolare la lettera di invito confermava che sarebbe stata scelta per il contratto di servizio l'offerta economicamente più vantaggiosa con l'assegnazione di un punteggio di 20 punti per il prezzo, 70 punti per la qualità e 10 punti per i servizi supplementari. Per quanto concerne il prezzo per la vendita di Toremar, la lettera di invito indicava un importo fisso pari a 10 258 397 EUR, calcolato sulla base di uno studio indipendente, che valutava il valore complessivo degli attivi di tale impresa (cfr. considerando da 65 a 73). Tale prezzo non era negoziabile e non era oggetto dell'offerta finanziaria degli offerenti. (61) Pertanto tutti i potenziali offerenti sono stati invitati a includere nella loro offerta finanziaria per la vendita di Toremar l'importo fisso di cui sopra, mentre la Regione Toscana avrebbe scelto l'offerta economicamente più vantaggiosa per la gara nel suo complesso sulla base del prezzo e di altri criteri, principalmente di qualità, relativi al servizio, indicati nella lettera di invito (cfr. considerando 60).

Due imprese hanno presentato un'offerta, ossia Moby e Toscana di Navigazione, due gestori storici di collegamenti marittimi in Italia. Le restanti nove imprese non hanno presentato un'offerta alla scadenza del termine. (64) A seguito della valutazione delle offerte, Toscana di Navigazione srl è stata esclusa dalla procedura, in quanto la sua offerta economica presentata non era conforme ai requisiti di capacità tecnica e finanziaria previsti dalla documentazione di gara. Il contratto è stato pertanto aggiudicato a Moby (stipulato il 02/01/2012) sia per quanto concerne la privatizzazione di Toremar sia per la gestione dei servizi marittimi. La scadenza del contratto è prevista il 31/12/2023

QUADRO REGOLATORIO COMUNITARIO

Regolamento (CE) n. 1008/2008

La fonte normativa primaria degli oneri di servizio pubblico è individuabile nel **Regolamento (CE) n. 1008/2008** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, entrato in vigore a novembre 2008 che sostituisce il precedente Reg. CEE n. 2408/92 del 23 luglio 1992, ora abrogato. I contenuti degli artt. 16, 17 e 18 del 1008/2008, costituiscono il punto di riferimento per l'analisi del sistema degli OSP in Europa. In particolare, il Reg. (CE) n. 1008/2008, prevede, in capo ai singoli Stati, ed al fine di garantire il servizio di trasporto nei territori geograficamente svantaggiati, la possibilità di emanare interventi finanziari nei confronti delle compagnie che accettino di entrare in un mercato, ritenuto ad alta rilevanza sociale, alle condizioni dagli Stati stessi individuate.

Il ruolo degli oneri di servizio pubblico (nel prosieguo «OSP»), ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 è quello di stabilire norme fisse in materia di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima per garantire l'accesso a regioni isolate o in via sviluppo, laddove uno Stato membro ritenga che gli obiettivi della politica di sviluppo regionale non saranno adeguatamente soddisfatti se lasciati esclusivamente al libero gioco delle forze di mercato, poiché il mercato di per sé non è sufficiente a fornire a queste regioni un livello accettabile di servizi aerei. Gli OSP sono pertanto un'eccezione al principio generale della libera prestazione di servizi aerei all'interno dell'UE sancito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento.

Nella sua comunicazione dal titolo «Una strategia per l'aviazione in Europa»¹³, la Commissione individua le diverse esigenze dei cittadini e delle imprese dell'UE, quali l'accesso a servizi di trasporto aereo di alta qualità, e ritiene che se il mercato di per sé non è sufficiente a fornire a determinate regioni europee un livello accettabile di servizi di trasporto aereo, gli Stati membri possono prendere in considerazione di imporre oneri di servizio pubblico come strumento per garantire servizi da e verso regioni insufficientemente servite, ossia garantire la connettività dove necessario.

Le condizioni e i requisiti degli OSP sono stabiliti negli articoli da 16 a 18 del regolamento n. 1008/2008.

¹³ COM(2015) 598 final del 7.12.2015

L'articolo 16 stabilisce i principi generali per gli OSP. Esso specifica i criteri per i requisiti di continuità e l'imposizione degli OSP, i criteri di valutazione per gli Stati membri, le norme sulla procedura di pubblicazione e sull'avvio delle operazioni nelle rotte soggette a OSP, le condizioni e le procedure per limitare l'accesso a una rotta e anche la procedura di emergenza. L'articolo 17 stabilisce come è organizzata la procedura di gara pubblica d'appalto. Esso contiene norme sul contenuto del bando di gara e sul successivo contratto, sulla procedura di pubblicazione e sulle informazioni da fornire agli offerenti, sui criteri di selezione delle offerte, sulla compensazione e le informazioni da trasmettere alla Commissione al termine della procedura di gara. Infine, l'articolo 18 contiene le norme per l'esame e la revisione delle decisioni prese ai sensi degli articoli precedenti.

Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio— Oneri di servizio pubblico (2017/C 194/01)

Gli orientamenti intendono spiegare l'interpretazione data dalla Commissione ai criteri indicati nel regolamento e descrivere le procedure applicabili da seguire. Inoltre, forniscono risposte alle domande più ricorrenti a cui il regolamento non fornisce una risposta esplicita.

Gli orientamenti riflettono l'esperienza acquisita dalla Commissione nell'applicazione delle norme relative agli OSP come stabilite dal regolamento e tengono altresì conto delle norme in materia di aiuti di Stato previste dal diritto dell'Unione (in particolare dagli articoli 107-109 del TFUE).

NORMATIVA EUROPEA SUI DIRITTI E OBBLIGHI DEI PASSEGGERI

La normativa europea disciplina i diritti dei passeggeri del trasporto aereo principalmente attraverso il Regolamento (CE) n. 261/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

Attuazione del regolamento UE in Italia

In Italia, in base al decreto Legislativo 27 gennaio 2006, n. 69, il rispetto del Regolamento europeo relativo ai diritti dei passeggeri del trasporto aereo è affidato all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC).

In caso di di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato del volo, il passeggero che intende presentare un reclamo deve rivolgersi alla compagnia aerea che ha emesso il biglietto e/o, in caso di viaggi tutto compreso, al Tour Operator con il quale è stato stipulato il contratto di trasporto.

Il passeggero può inviare un reclamo all'ENAC - per l'accertamento di una eventuale violazione del Regolamento (CE) 261/2004 - quando:

- la compagnia aerea non fornisce risposta trascorse sei settimane dalla data di ricezione del reclamo del passeggero

oppure

- il passeggero ritiene che la risposta ricevuta dalla compagnia aerea non sia soddisfacente rispetto a quanto previsto dal Regolamento (CE) 261/2004

L'ENAC è l'organismo competente (NEB) a vigilare sull'osservanza del Regolamento (CE) 261/2004 quando i disservizi si verificano:

- in partenza da un aeroporto italiano: se il disservizio si verifica per un volo prenotato con una compagnia aerea di qualsiasi nazionalità (sia UE che extra UE);
- in arrivo su un aeroporto italiano: se il disservizio si verifica a seguito di eventi relativi a un volo in partenza da un Paese terzo (extra UE), con destinazione un aeroporto italiano, qualora il vettore aereo operante il volo sia una compagnia aerea comunitaria.

QUADRO REGOLATORIO NAZIONALE

In Italia, il quadro normativo per l'implementazione del sistema di oneri di servizio pubblico è stato definito per la prima volta nel 1999, con la Legge 144 che allocava fondi per operare voli da/per la Sardegna e le isole minori della Sicilia.

Il legislatore nel 2005 con il nuovo articolo 782 del codice della navigazione ha espressamente previsto di oneri di servizio pubblico rendendo agevole l'applicazione della norma con un semplice rinvio al regolamento comunitario 1008/2008. Il secondo

comma conferma le competenze regionali di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997 numero 422 in materia di trasporto pubblico locale.

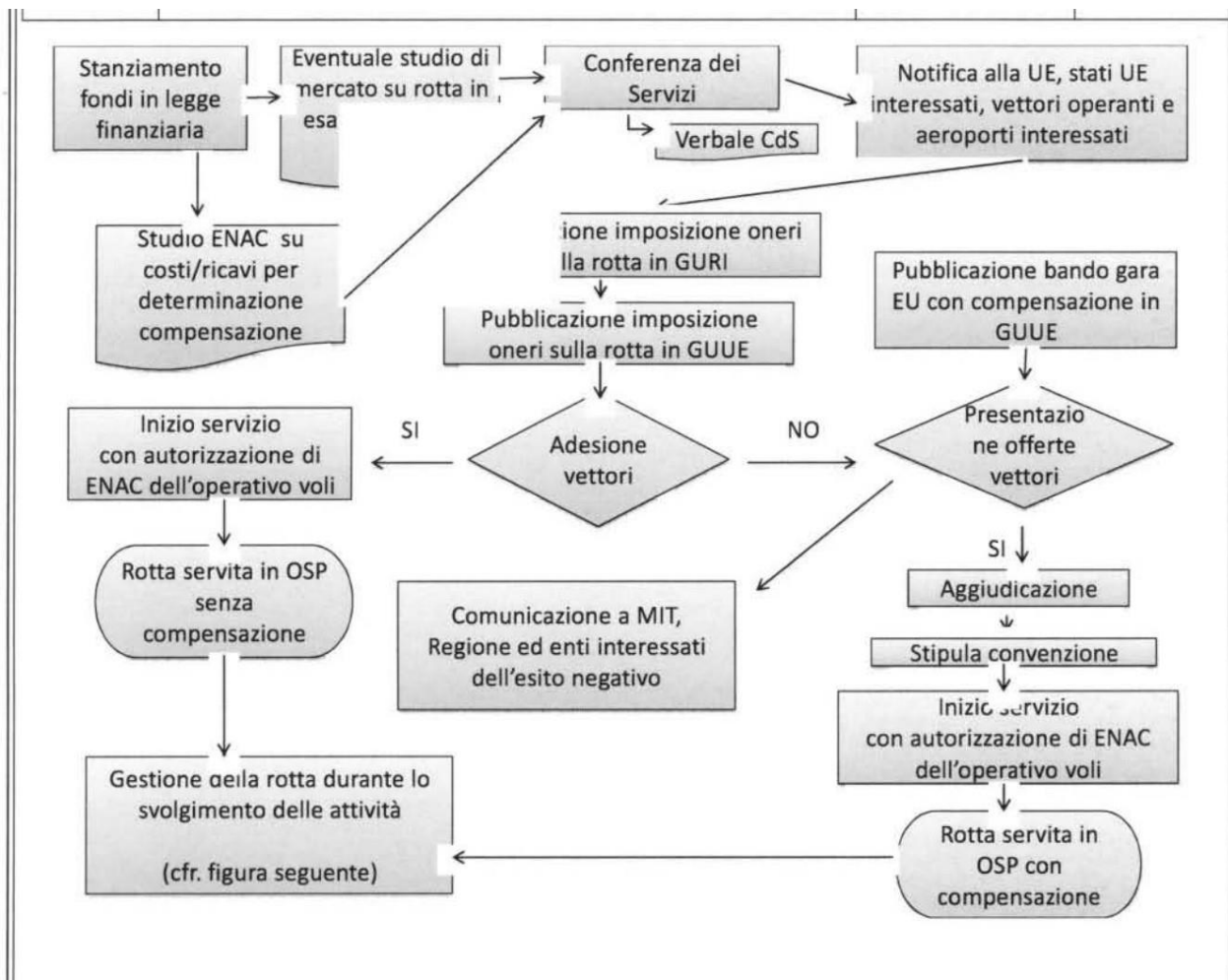
In Italia l'attuazione delle disposizioni comunitarie in tema di onere di servizio pubblico di trasporto aereo è avvenuta con l'articolo 36 della legge 17 maggio 1999 numero 144 che ha assicurato la continuità territoriale con la Sardegna e le isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali e (art. 136 l. 388/200) con le regioni di cui all'obiettivo 1 di cui al Regolamento (CE) n. 1260/1999 del Consiglio del 21 giugno 1999.

Sulla base della normativa richiamata il Ministro delle infrastrutture dei trasporti dispone con proprio decreto l'imposizione degli oneri di servizio pubblico sugli scali dallo stesso contemplati. Tali oneri sono stabiliti in conformità alle conclusioni della conferenza di servizi, presieduta dai presidenti delle regioni interessate, su delega del Ministro dei trasporti, che prevede la partecipazione oltre che delle regioni delle pubbliche amministrazioni competenti.

La conferenza di servizi ha il compito di precisare i contenuti dell'onere, in una prima fase, senza impegni per il bilancio dello Stato indicando: le tipologie e i livelli tariffari, il numero e gli orari dei voli, i tipi di aeromobili, la capacità di offerta, oltreché l'impegno ad assicurare la continuità dei servizi.

Dell'intendimento di imporre il servizio pubblico sui collegamenti definiti dalla conferenza di servizi viene informata la Commissione europea che ai sensi dell'articolo 17 del Reg. 1008/2008 pubblica la nota formativa sulla GUUE. Nel caso in cui nessun vettore avrà dichiarato all'ENAC¹⁴, che entro due mesi dalla pubblicazione dell'informativa sopracitata, la propria intenzione di istituire servizi aerei di linea rispondenti agli oneri di servizio pubblico sulle rotte individuate senza usufruire di diritti esclusivi e senza ricevere un corrispettivo finanziario, si avvia la seconda fase prevista da paragrafi 9 e 10 dell'articolo 17 del Reg. 1008/2008 che consente al Ministero, tramite gara pubblica, di limitare l'accesso alle rotte onerate ad un unico vettore e di concedere il diritto all'esercizio dei servizi aerei di linea sulle rotte sopracitate.

¹⁴ L'ENAC agisce come autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia nel rispetto dei poteri derivanti dal Codice della Navigazione.



Il procedimento inizia con lo stanziamento dei fondi necessari per finanziare un collegamento aereo che è ritenuto di rilevanza sociale attraverso una legge finanziaria, oggi legge di stabilità. Sulla base dei fondi stanziati l'ENAC, in particolare la Direzione Sviluppo Trasporto Aerea, predispone uno studio basato su una stima dei costi necessari per lo svolgimento della rotta e dei possibili conseguenti ricavi derivanti dall'esercizio della rotta stessa. Lo studio viene portato in Conferenza dei servizi e sottoposto al vaglio delle istituzioni coinvolte che normalmente sono rappresentate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di Stato Membro coinvolto, dalla Regione e dalla Provincia Interessata, quale portatore dell'interesse del territorio e dall'ENAC, quale autorità tecnica preposta alla regolazione e al controllo del settore aereo. L'output della Conferenza dei servizi, che si sostanzia nel verbale della medesima, costituisce l'oggetto di quello che sarà il decreto per l'imposizione degli OSP, redatto a cura del Ministero, pubblicato prima sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (G.U.R.I.), e successivamente, attraverso l'avviso precedentemente riprodotto, sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea (G.U.U.E.). Lo schema di imposizione di oneri, prima della pubblicazione in G.U.R.I., è inoltrato, a cura del Ministero delle

infrastrutture e dei Trasporti, alla Commissione europea, agli altri stati membri interessati, agli aeroporti coinvolti ed ai vettori che eventualmente operano già sulla rotta. Contemporaneamente alla pubblicazione dell'avviso dell'imposizione, nella G.U.U.E. viene anche dato avviso della pubblicazione del bando di gara, anch'esso redatto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Se, entro il termine di due mesi dalla pubblicazione in G.U.U.E. dell'imposizione di oneri, nessun vettore ha aderito, tramite accettazione, alle previsioni dell'imposizione di oneri in termini di numero dei collegamenti, capacità offerta, aeromobili utilizzati, orari applicati e tariffe, può essere espletata la gara europea per la selezione di un vettore che operi la rotta onerata in regime di esclusiva. All'espletamento della gara provvede l'ENAC. Il procedimento di gara esula dalla normativa comunitaria in materia di appalti pubblici. Trattasi infatti di attribuzione, di natura legale o contrattuale, di concessioni esclusive, disciplinate esclusivamente dalla procedura prevista dal regolamento comunitario di riferimento (Reg. CE n. 1008/2008).

Ciò nonostante, nell'espletamento della gara, i principi fondamentali del d.lgs 163/2006 sono tenuti in considerazione al fine di garantire la qualità delle prestazioni ed il rispetto dei principi di economicità, efficacia, tempestività, correttezza, libera concorrenza, parità di trattamento, non discriminazione, trasparenza e proporzionalità. L'ENAC quindi provvede ad inviare ai vettori che ne fanno richiesta, tutta la documentazione pertinente costituita dal decreto ministeriale di imposizione degli oneri e dal bando di gara, redatti, come già evidenziato, a cura del Ministero, nonché dal capitolato di oneri, dal formulario da compilare a cura del vettore che intende partecipare alla gara e da una bozza di convenzione tipo. Tale ultima documentazione, redatta dall'ENAC sulla base di quanto previsto nell'imposizione e nel bando di gara, costituisce la base sulla quale il vettore formula l'offerta. L'offerta deve essere presentata all'ENAC, secondo le modalità previste nel capitolato, entro due mesi dalla data di pubblicazione del bando nella G.U.U.E.

Dopo il ricevimento delle offerte dei vettori, il Direttore Generale dell'ENAC nomina una commissione composta da un presidente, scelto tra i dirigenti dell'Ente, e da due membri, scelti tra il personale dell'ENAC con qualifica almeno di funzionario, le funzioni di segreteria sono normalmente svolte da uno dei membri della commissione oppure da un funzionario dell'ENAC. La commissione avrà il compito di analizzare le offerte presentate sulla base dei criteri di aggiudicazione elencati nel capitolato di oneri e di avanzare una proposta di aggiudicazione al Direttore Generale dell'Ente il quale, con propria disposizione aggiudica definitivamente la gara. Gli esiti della gara vengono comunicati a cura della Direzione Sviluppo Trasporto Aereo ai vettori partecipanti alla gara ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, in qualità di Stato membro

coinvolto, dovrà a sua volta comunicare l'esito della gara alla Commissione europea e ratificare con un decreto Ministeriale l'intera procedura e la convenzione. Nel caso in cui nessun vettore abbia presentato un'offerta entro i termini previsti, la Direzione Sviluppo Trasporto Aereo predispone una nota informativa per il Ministero e per la Regione o la Provincia interessata nella quale viene rappresentato che la gara è andata deserta. In caso di aggiudicazione l'ENAC ed il vettore aggiudicatario sottoscrivono la convenzione per l'esercizio della rotta in oneri di servizio pubblico il cui testo viene ripreso dalla bozza di convenzione fornita insieme alla documentazione di gara e arricchito con i dati del vettore aggiudicatario e con eventuali clausole aggiuntive che sia stato necessario prevedere. Con la sottoscrizione della convenzione il vettore aggiudicatario si obbliga ad osservare tutte le norme previste dall'imposizione di oneri ed accetta di assoggettarsi a tutte le clausole (penalizzazioni, modalità di pagamento della compensazione, ecc) previste nella convenzione, anche per i casi di inadempienza.

QUADRO REGOLATORIO REGIONALE

La legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Legge Finanziaria 2008), all'articolo 2, comma 236, lett. a), prevede che con Decreto del Ministro dei trasporti siano individuati, tra gli altri, gli interventi necessari per assicurare la continuità territoriale dell'Isola d'Elba;

La deliberazione n. 1 del 18 gennaio 2017 dell'ENAC ha destinato parte dell'avanzo di amministrazione alla promozione della continuità territoriale tra l'Isola d'Elba e i principali scali della Regione Toscana per un importo pari ad € 1.500.000,00

La Legge regionale 27 dicembre 2017, n. 77 (Disposizioni di carattere finanziario. Collegato alla legge di stabilità 2018) così come da ultimo modificata con Legge regionale 13 novembre 2019, n.65 "Interventi normativi relativi alla seconda variazione al bilancio di previsione 2019 -2021" - all'art. 11 "Disposizioni per la continuità territoriale dell'Isola d'Elba" autorizza la Giunta regionale ad erogare contributi straordinari all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) fino all'importo massimo di complessivi Euro 1.050.000,00 per un triennio (il triennio 2018-2020) al fine di concorrere al pagamento degli oneri di servizio pubblico per l'effettuazione di collegamenti aerei volti ad assicurare la continuità territoriale dell'Isola d'Elba, in relazione al contratto di servizio stipulato con il vettore che assicura i collegamenti;

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota n. 20118 del 17 maggio 2019, ha delegato il Presidente della Regione Toscana a indire e presiedere la Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 della Legge n. 241/1990 e ss.mm.ii. finalizzata a individuare, in conformità con le disposizioni del Regolamento (CE) n.1008/2008, il contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'Isola d'Elba;

Il decreto ministeriale n. 346 del 2 agosto 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - Serie generale - n. 193 del 19 agosto 2019, con il quale si impongono oneri di servizio pubblico sulle rotte Elba Marina di Campo – Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo – Firenze e viceversa e Elba Marina di Campo – Milano Linate e viceversa a partire dal 1° febbraio 2020;

La predetta Conferenza di servizi, con verbale conclusivo redatto in data 20 giugno 2019, ha definito i parametri sui quali articolare l'imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa e ha fissato la decorrenza di tale imposizione dal 1° febbraio 2020;

Il decreto ministeriale n.346 del 2 agosto 2019 D.M. (art. 6) incarica l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) di esperire una gara europea per concedere, in esclusiva e con compensazione finanziaria, ad un unico vettore il diritto all'esercizio del servizio aereo onerato relativo alle rotte Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa, per un triennio a decorrere dal 1° febbraio 2020, nel caso in cui nessun vettore accetti di esercire le rotte sopra menzionate senza esclusiva e senza compensazione finanziaria;

Il bando di gara per l'affidamento in esclusiva e con compensazione finanziaria del servizio aereo di linea relativo ai collegamenti in regime di oneri da e per l'Isola d'Elba CIG n. 801718672D, è stato pubblicato nella GURI – Serie speciale – Contratti pubblici - n. 105 del 6 settembre 2019 con importo a base di gara pari a € 3.062.821,00 IVA esclusa;

La gara europea indetta da ENAC è stata aggiudicata¹⁵ alla Società aerea Silver Air s.r.o. spol. con una compensazione finanziaria massima pari a Euro 2.998.200,00 al netto di Iva per il periodo 1° febbraio 2020 - 31 gennaio 2023;

¹⁵ Provvedimento del Direttore Generale dell'ENAC prot. n. GENDISP-DG-03-P del 28 gennaio 2020

In data 20 febbraio 2020 è stata sottoscritta la Convenzione tra l'ENAC e la compagnia aerea Silver Air s.r.o., per regolare l'esercizio del servizio di trasporto aereo di linea sulle rotte onerate in partenza dall'aeroporto Elba Marina di Campo.

Con Decreto direttoriale n 5 del 21-02-2020.pdf il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto ad approvare l'esito della gara e la predetta Convenzione, ai sensi dell'art. 7 del summenzionato decreto ministeriale n. 346 del 2 agosto 2019;

La DGR n. 359 del 16 marzo 2020 "Accordo tra Enac e Regione Toscana per la determinazione e le modalità di trasferimento delle somme del contributo regionale a seguito dell'affidamento dell'esercizio del servizio di trasporto aereo di linea sulle rotte dell'Isola d'Elba" che ha approvato l'Accordo per regolare i rapporti fra la Regione Toscana ed ENAC per la ripartizione delle rispettive quote di contribuzione a seguito dei risultati della gara espletata e per individuare le modalità di trasferimento dei fondi dalla Regione Toscana a ENAC che, effettuerà di fatto i pagamenti al Vettore aereo Silver Air per l'esercizio dei voli delle rotte onerate dell'isola d'Elba con gli scali di Firenze, Pisa e Milano per assicurare la continuità territoriale;

Dal momento che la citata legge regionale n.77/2017 all'art.11 autorizza l'erogazione e i contributi straordinari da parte della Regione a ENAC per un importo massimo di Euro 350.000,00 annui per ciascun esercizio 2020, 2021 e 2022 e che la compartecipazione di RT è pari al 34,3000% per il solo anno 2020 e al 31,1356% per il biennio 2021-2022 della compensazione massima pari a € 2.998.200,00, la Regione Toscana, per il triennio di competenza, corrisponderà l'importo massimo di contributi pari a € 1.011.772,76;

Con Legge regionale 54/2021 (Disposizioni di carattere finanziario. Collegato alla legge di stabilità per l'anno 2022) all'art. 14 si autorizza La Giunta regionale ad erogare contributi straordinari all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) fino all'importo massimo di complessivi euro 3.300.000,00 per un ulteriore triennio (euro 1.100.000 per ciascuno anno 2023 – 2024 – 2025) rispetto al periodo considerato nell'articolo 11 della legge regionale 27 dicembre 2017, n. 77 a seguito della sottoscrizione di specifico accordo, al fine di concorrere al pagamento degli oneri di servizio pubblico per l'effettuazione di collegamenti aerei volti ad assicurare la continuità territoriale dell'Isola d'Elba, in relazione al contratto di servizio stipulato con il vettore che assicura i collegamenti.

2. Quadro di pianificazione attuale sul territorio - Schema e strumenti di pianificazione della mobilità

Il sistema di programmazione regionale in tema di TPL è articolato in tre livelli: regionale, provinciale e comunale.

La pianificazione di livello regionale è esercitata con l'approvazione (Deliberazione 12 febbraio 2014, n. 18 del Consiglio Regionale) del PRIM (Piano Regionale Integrato Delle Infrastrutture E Della Mobilità), introdotto dalla legge regionale 4 novembre 2011, n. 55 (Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità "PRIIM") e adottato con Deliberazione del Consiglio Regionale 12 febbraio 2014, n. 18 (<https://www.regione.toscana.it/-/piano-regionale-integrato-delle-infrastrutture-e-della-mobilita-priim->).

L'avanzamento delle politiche del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità, dei risultati raggiunti e l'aggiornamento dei quadri conoscitivi del Piano sono oggetto del monitoraggio annuale del PRIIM (<https://www.regione.toscana.it/-/monitoraggio-del-priim>), previsto dalla l.r. 55/2011 istitutiva del Piano e dalla l.r.1/2015 in materia di programmazione. Attraverso i Documenti di monitoraggio per ciascun obiettivo generale del PRIIM:

- sono descritti i principali interventi realizzati ed in corso di realizzazione previsti dal Piano dando conto dello stato di avanzamento, delle relative risorse finanziarie e dei risultati raggiunti;
- sono aggiornati gli indicatori di monitoraggio del Piano, che forniscono i dati relativi alle politiche realizzate ed in corso di realizzazione, ai principali risultati raggiunti, nonché al contesto di riferimento;
- sono riportate le principali Delibere di Giunta attraverso le quali si dà attuazione agli obiettivi e alle azioni del Piano;
- si dà conto del monitoraggio finanziario (assegnazione, impegni e pagamenti).

La pianificazione di livello provinciale si articola in due atti: un piano (che è poi il Piano territoriale di coordinamento provinciale) ed un programma (art. 8 L.R. 42/98). Il primo (art. 7 L.R. 42/98) definisce la politica provinciale in materia di trasporti (ex art.14 del D.Lgs. n. 422 del 1997).

I Comuni esercitano la propria funzione di programmazione attraverso i propri strumenti di pianificazione territoriale ed il piano urbano della mobilità (ex art. 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340).

Ancorché non esplicitamente previsto dalla disciplina regionale, gli enti competenti dovrebbero, inoltre, garantire coerenza tra il Piano Attuativo del TPL e i rispettivi Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)¹⁶.

Secondo l'Osservatorio PUMS (<https://www.osservatoriopums.it/osservatorio/pums>) a settembre 2021 in Toscana vi erano 4 PUMS in redazione, 2 adottati¹⁷ e 10 approvati¹⁸.

Atti e Documenti di Riferimento

1. Legge Regionale 31 luglio 1998, n. 42, Norme per il trasporto pubblico locale;
2. Legge Regionale 29 dicembre 2010, n. 65, Legge finanziaria per l'anno 2011;
3. Legge Regionale 4 novembre 2011, n. 55, Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità "PRIIM";
4. Deliberazione 12 febbraio 2014, n. 18 del Consiglio Regionale approvazione del PRIIM;

¹⁶ Ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile devono essere predisposti entro il 5 ottobre 2019 da: città metropolitane, enti di area vasta, comuni e associazioni di comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti.

¹⁷ A seguito dell'adozione, la proposta di Piano viene messa a disposizione di cittadini e stakeholder per un periodo di tempo limitato durante il quale è possibile effettuare delle osservazioni.

¹⁸ Un PUMS approvato ha concluso il suo iter ed è dunque immediatamente vigente.

3. Quadro giuridico dei contratti di servizio

SERVIZI FERROVIARI

Il servizio di trasporto ferroviario in Toscana è svolto attualmente da due imprese Trenitalia S.p.A. e Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. (TFT S.p.A.) operanti rispettivamente sulla rete nazionale e su quella regionale. I rapporti delle due società con la Regione Toscana sono disciplinati da appositi contratti di servizio.

Il servizio ferroviario regionale e locale di competenza della Toscana attualmente erogato si svolge su 16 direttrici principali (di cui 14 sulla rete nazionale e due sulla rete locale) le quali, oltre a coprire l'intero bacino regionale della Toscana (estensione di 22.987 km, popolazione 3.729.641 abitanti – gennaio 2019, densità abitativa di circa 162,3 abitanti/kmq), prevedono collegamenti con località esterne ai confini regionali nelle regioni Lazio (Roma), Liguria (La Spezia – Genova), Umbria (Perugia – Foligno), Emilia Romagna (Faenza – Bologna – Borgo Taro), con estensione alla Lombardia (Milano – Bergamo).

Contratto RT- Trenitalia

<https://www.regione.toscana.it/-/trenitalia>

Le funzioni inerenti il servizio ferroviario regionale e locale, in attuazione del D. Lgs 422/1997, articolo 9 (servizi in gestione a FS SpA), furono delegate, successivamente alla stipula di specifico Accordo di programma tra Ministero dei Trasporti e Regione Toscana, a quest'ultima con DPCM del 16/11/2000.

I rapporti con Trenitalia (operatore dei servizi sulla rete RFI) sono regolati da Contratto di Servizio. Al primo Contratto, a carattere sperimentale, sottoscritto nel 2001, sono seguiti poi successivi contratti fino all'attuale contratto di servizio sottoscritto nel novembre 2019, della durata di **15 anni** (dall'1/12/2019 al 30/11/2034) a seguito di procedura di affidamento diretto ai sensi dell'art. 5 paragrafo 6 del Regolamento CE n. 1370/2007.

Il contratto ha durata quindicennale di cui 10 anni in ragione dell'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario, secondo quanto previsto all'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento CE n. 1370/2007, ed un ulteriore periodo di

cinque anni in ragione degli investimenti di entità significativa previsti dal Contratto, ai sensi di quanto stabilito all'articolo 4 paragrafo 4 Regolamento CE n. 1370/2007.

Il servizio è affidato con contratto di tipo **Net Cost** e pertanto sono attribuiti a Trenitalia per l'assorbimento degli OSP i ricavi da traffico e i ricavi connessi alla gestione del servizio e il gestore assume i rischi commerciali connessi alla redditività della gestione e alla vendita dei titoli di viaggio, nonché i rischi industriali connessi ai costi di esercizio e alla gestione dell'attività di impresa.

In coerenza con il Regolamento CE n. 1370/2007 il corrispettivo riconosciuto dalla Regione a Trenitalia è stato determinato, nel PEF, in modo da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del contratto tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali correttamente attribuibili a ciascuna delle parti come riportati nella Matrice dei rischi. Nella determinazione dei costi si tiene conto dell'utile ragionevole come espressamente previsto dalla richiamata normativa europea.

Il corrispettivo annuo (netto IVA) pari a € **235.900.000,00** è invariato per i primi 4 anni del contratto; è prevista una sua indicizzazione a partire dal 2024.

Le 14 linee su cui si svolge il servizio sono le seguenti:

1. Firenze – Arezzo – Chiusi (Roma), comprendente servizi sovra regionali da e per 15 Roma e da e per Foligno
2. Firenze – Pisa - Livorno
3. Firenze – Empoli - Siena
4. Tirrenica Sud: Pisa – Livorno – Grosseto comprendente diramazioni per Piombino Marittima e Saline di Volterra e servizi sovra regionali da e per Roma
5. Firenze – Pistoia – Lucca – Viareggio
6. Firenze - Prato – Vernio, comprendente servizi sovra regionali da e per Bologna
7. Firenze – Borgo S.L (via Vaglia) comprendente servizi sovra regionali da e per Faenza
8. Firenze – Borgo S.L. (via Pontassieve)
9. Pisa – Lucca - Aulla
10. Tirrenica Nord: La Spezia – Pisa, comprendente servizi sovra regionali da e per Genova
11. Pistoia – Porretta
11. Siena – Chiusi

12. Pisa - La Spezia – Pontremoli (Parma) comprendente servizi sovra regionali da e per Milano / Bergamo

13. Siena - Grosseto

Il programma di esercizio che Trenitalia si impegna ad assicurare prevede una produzione costante per tutto il periodo di affidamento, pari a 22,28 milioni di treni*km – con un numero medio di 775 treni nel giorno feriale medio.

Il programma di esercizio è strutturato secondo la seguente ripartizione:

- a) codice identificativo del treno;
- b) stazioni di partenza e di arrivo del treno, la tratta di competenza (indicata solo se il treno è condiviso con un'altra Regione) e i km*treno;
- c) gli orari di partenza e di arrivo;
- d) il tempo di percorrenza;
- e) i giorni di esercizio annuo e periodicità;
- f) la composizione minima del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale;
- g) la categoria del treno;
- h) l'intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo.

Il numero annuo dei posti offerti è pari a 10,680 mld di posti-km nel primo anno di attuazione (2020), ed è destinato ad aumentare a seguito del graduale acquisto di materiale rotabile, sino ad un valore pari a 11,430 mld di posti-km nel 2023, anno in cui si realizzeranno buona parte degli investimenti.

L'intermodalità è garantita e agevolata dal sistema di integrazione tariffaria ferro – gomma urbano/interurbano - marittimo "Pegaso" riguardante sia gli abbonamenti che i titoli di corsa semplice, esteso all'intero bacino regionale.

Per i viaggi all'interno del territorio regionale il sistema tariffario adottato è regolamentato dalla L.R. 42/1998. Sono previste tariffe agevolate a favore di particolari categorie di utenti:

- tariffa agevolata a favore di utenti con valore ISEE inferiore ad euro 36.151,98,
- studenti in possesso della "carta dello studente".

Per i viaggi attraverso due o più Regioni viene applicata la tariffa sovraregionale definita dalla Conferenza Stato-Regioni nel Documento "Nuova tariffa con applicazione sovraregionale" del 3 agosto 2017 integrato dal Documento del 21 settembre 2017 e successive ulteriori integrazioni, recepita dalla Regione con DGR 1306 del 27 novembre 2017.

Il servizio è svolto per mezzo di una flotta composta complessivamente di n. 936 mezzi dei quali n. 99 locomotive, n. 143 mezzi leggeri elettrici, n. 153 mezzi leggeri termici, n. 541 carrozze.

Il parco rotabili utilizzato per lo svolgimento del servizio per la maggior parte risulta in proprietà del gestore, fatta eccezione per 11 autotreni diesel DMU del tipo ATR 220 composti da tre elementi, acquistati dalla Regione e nella disponibilità del patrimonio regionale. Inoltre, quota parte del materiale rotabile di proprietà dell'attuale gestore, acquistato con il cofinanziamento della Regione, corrispondente indicativamente a 6 locomotive leggere, 3 convogli termici 3 pezzi del tipo ALN501- ALN502, LN220, 60 vetture doppio piano di cui 5 semipilota, sarà trasferito in proprietà alla Regione nel caso in cui l'attuale gestore non risultasse più affidatario dei servizi.

Il contratto prevede la messa a disposizione, alla scadenza del periodo di validità contrattuale, di tutto il materiale rotabile acquistato da Trenitalia nell'ambito dei precedenti contratto di servizio, oltre a quello oggetto di cofinanziamento regionale, nonché dei depositi/officine necessari all'espletamento del servizio; elemento di assoluta rilevanza in ordine all'effettiva contendibilità di una futura gara per l'affidamento dei servizi, tenuto conto dell'onerosità degli stessi e riguardo ai depositi/officine anche di problematiche di riproducibilità;

Contratto RT - TFT

<https://www.regione.toscana.it/-/tft>

I rapporti con TFT (operatore dei servizi sulla rete LFI) sono regolati da contratto di servizio; a quello sperimentale sottoscritto nel 2001, sono seguiti poi successivi contratti fino all'attuale contratto di servizio di 8 anni (dall'1/1/2015 al 31/12/2023).

Gli indirizzi sui contenuti del contratto in ordine a durata del rinnovo, piano investimenti e contenuti economici sono stati stabiliti con delibera della Giunta regionale n. 277 del 27 marzo 2017.

Il Contratto ha durata di sei anni, per il periodo 1 gennaio 2015 - 31 dicembre 2020, quale rinnovo del contratto sottoscritto in data 16 settembre 2010, ed ulteriori 3 anni, per il periodo 1 gennaio 2021 - 31 dicembre 2023, in ragione degli investimenti di entità significativa previsti dal Contratto e nel rispetto della durata massima stabilita dal Regolamento (CE) 1370/2007.

Il servizio è affidato con contratto di tipo **Net Cost** e pertanto sono attribuiti a TFT per l'assorbimento degli OSP i ricavi da traffico e i ricavi connessi alla gestione del servizio e il gestore assume i rischi commerciali connessi alla redditività della gestione e alla vendita dei titoli di viaggio, nonché i rischi industriali connessi ai costi di esercizio e alla gestione dell'attività di impresa.

Il corrispettivo annuo 2022 (netto IVA) è pari a € 8.697.000.

Le 2 linee su cui si svolge il servizio sono le seguenti:

- Arezzo - Sinalunga (circa 310.000 km/anno)
- Arezzo - Pratovecchio Stia (circa 453.000 km/anno)

I rapporti con Autolinee Toscane (operatore dei servizi dell'ATO regionale) sono regolati da contratto di servizio.

La procedura per l'affidamento dei servizi regionali su gomma - lotto unico regionale, avviata nell'ottobre 2013, si era conclusa nel marzo 2016 con l'aggiudicazione definitiva della concessione a favore di Autolinee Toscane Spa, società del gruppo Ratp, ma a tale passaggio sono seguiti contenziosi giurisdizionali che hanno ritardato l'avvio del servizio.

Il 10 agosto 2020 è stato stipulato il contratto tra Regione Toscana e Autolinee Toscane per l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma e per la gestione delle funicolari di Certaldo (FI) e Montenero (LI) nell'ambito territoriale della Regione Toscana.

L'avvio del servizio con il nuovo Concessionario Autolinee Toscane è avvenuto in data 1° novembre 2021 all'esito della conclusione del passaggio dei beni essenziali (bus, depositi, impianti ecc.) e del personale.

La durata del contratto con il gestore unico è stabilita in 11 anni.

Le percorrenze dei servizi a gara ammontavano a 106.268.000 vkm/a, come riepilogato nella tabella seguente. Tali percorrenze non corrispondono alle percorrenze dei servizi programmati per il 2021 (momento del subentro), che invece risultano di complessivi 110.452.996,85 vkm/a.

Rete	Km
Urbano Firenze	20.218.000
Urbano Area Pisana	5.838.000
Urbano Capoluogo	18.376.000
Urbani maggiori (Centri Urbani minori)	3.396.000
Extraurbano	51.680.000
Debole	800.000
Regionali	5.960.000
Totale Percorrenze	106.268.000
Funicolare Certaldo (h servizio)	5.150
Funicolare Montenero (h servizio)	4.800

Percorrenze per tipologia di Servizio nei primi 2 anni del Contratto Unico da Capitolato di Gara

Rete	Km
Urbano Firenze	20.771.049
Urbano Area Pisana	5.318.038
Urbano Capoluogo	17.639.513
Urbani maggiori (Centri Urbani minori)	5.545.978
Extraurbano	54.949.670
Regionali	6.228.749
Totale Percorrenze	110.452.997
Funicolari e Servizi Flessibili (h servizio)	53.611

Percorrenze per tipologia di Servizio al momento del subentro del nuovo gestore

La rete dei servizi rientranti nel Contratto Unico è quindi composta da:

- Linee Regionali (10)
- Linee Extraurbane
- Linee Urbane nei Comuni Capoluogo
- Linee Urbane nei Comuni non Capoluogo

Il contratto di servizio ha un valore totale comprensivo di iva pari ad euro **3.302.777.077,92** (importo compreso degli oneri relativi ai servizi aggiuntivi di competenza degli Enti Locali inseriti nel lotto unico regionale, per un importo complessivo di euro 431.026.238,46).

Il Periodo "T2"

Nel primo periodo di affidamento di due anni, il servizio rimarrà sostanzialmente quello in essere al momento del subentro. Questi due anni consentiranno al concessionario del lotto unico di sviluppare il progetto esecutivo (definendo anche gli aspetti organizzativi-industriali, e gli investimenti) da realizzare a partire dal terzo anno di gestione.

Nel secondo periodo di gestione, dal terzo all'undicesimo anno del contratto, si realizzerà un'uscita di servizi gestiti fuori dal lotto unico regionale, con una sostanziale ristrutturazione della rete extraurbana.

Il nuovo assetto del servizio prevede:

- una rete extraurbana strutturale (comprensiva delle linee regionali autostradali), complementare e integrata con la rete ferroviaria;
- reti urbane, nei capoluoghi e nei centri urbani maggiori, potenziate rispetto alla situazione precedente;
- reti deboli per piccoli comuni e aree marginali dove l'obiettivo di garantire il servizio prevederà anche l'utilizzo di modalità innovative mirate alle specifiche esigenze dei territori, di competenza dei comuni.

Delibera_n.391_del_12-05-2014-Allegato-C

ALLEGATO - "C"

ALLEGATO RISORSE MINIMI SERVIZI FUORI LOTTO 2014 (da adeguare con inflazione programmata)			T1		T2	
	ENTE	TIPOLOGIA	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013
			FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	FUORI LOTTO
PROVINCIA	arezzo	debole	1.065.000	€ 1.238.000,00	1.600.000	€ 1.698.000,00
PROVINCIA	firenze	debole	1.450.000	€ 1.298.300,00	1.550.000	€ 1.386.300,00
		economia	300.000	€ 300.000,00	400.000	€ 400.000,00
	FIRENZE	TOTALE	1.750.000	€ 1.598.300,00	1.950.000	€ 1.786.300,00
PROVINCIA	livorno	debole	132.800	€ 214.260,00	132.800	€ 214.260,00
PROVINCIA	lucca	debole	140.000		1.530.000	€ 1.074.000,00
PROVINCIA	massa e carrara	debole			840.000	€ 1.260.000,00
	poggibonsi		133.300	€ 132.800,00	133.300	€ 132.800,00
PROVINCIA	siena	debole			1.000.000	€ 1.500.000,00
	SIENA	TOTALE	133.300	€ 132.800,00	1.133.300	€ 1.632.800,00
COMUNE	pisa urb	debole			770.000	
	s.miniato	urb. Magg.	91.500	€ 124.500,00	91.500	€ 124.500,00
	pontedera	urb. Magg.	126.850	€ 199.150,00	367.500	€ 576.350,00
	volterra	urb. Magg.	69.500	€ 139.500,00	69.500	€ 139.500,00
PROVINCIA	pisa	debole	862.500	€ 186.200,00	1.490.000	€ 1.000.000,00
	PISA	TOTALE	1.150.350	€ 649.350,00	2.788.500	€ 1.840.350,00
CIRCONDARIO	cev	deboli	91.100	€ 115.230,00	91.100	€ 115.230,00
		economia	90.000	€ 99.000,00	90.000	€ 99.000,00
	CEV	TOTALE	181.100	€ 214.230,00	181.100	€ 214.230,00
			4.552.550	€ 4.046.940,00	10.155.700	€ 9.719.940,00
			4.162.550	€ 3.647.940,00	9.665.700	€ 9.220.940,00

Rete dei Servizi Deboli prevista a T1 (primi 2 anni del Contratto unico) e a T2¹⁹

¹⁹ <https://www301.regione.toscana.it/bancadati/atti/DettaglioAttiG.xml?codprat=2014DG00000000443> (Delibera 391/2014)

I servizi marittimi per la continuità territoriale da e per l'arcipelago toscano sono servizi universali e contrattualizzati, di competenza regionale, per effetto del D.lgs. 422/1997 e della L. 166/2009 (i rimanenti servizi marittimi di trasporto passeggeri sono a libero mercato).

I collegamenti marittimi a garanzia della continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano, sono gestiti da Toremar S.p.A. che effettua nell'arco dell'anno servizi di cabotaggio con le isole, dai porti di Piombino, Livorno e Porto Santo Stefano.

La società Toremar SpA precedentemente a capitale pubblico e ceduta nel 2009 dallo Stato alla Regione Toscana, in esito al processo di privatizzazione attuato dalla Regione stessa con procedura di gara ai sensi della Legge L.166/2009, è stata acquistata da Moby S.p.A.

Con procedura ad evidenza pubblica quest'ultima si è aggiudicata anche la effettuazione dei servizi con l'Arcipelago, di competenza della regione Toscana, mediante la stipula di un Contratto di Servizio sottoscritto in data 2 gennaio 2012 e della durata di 12 anni (02.01.2012- 31.12.2023).

Il contratto di servizio, si articola su 6 tratte (cui si è aggiunta dal 1 marzo 2019 l'ulteriore tratta diretta fra Livorno e Gorgona) ed ha un valore di circa **14 mln di euro** erogati annualmente dalla Regione. Da gennaio 2020 sono stati ampliati i collegamenti fra Porto Santo Stefano e l'Isola di Giannutri, con traghetti che trasportano passeggeri, mezzi e merci (44 collegamenti). La Regione ha anche concordato con Toremar il potenziamento del servizio dal 2020 alla fine del contratto di servizio con 4 coppie di corse annue da Livorno a Capraia.

I collegamenti marittimi a garanzia della continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano sono organizzati su 6 linee:

- Linea A1 – Livorno – Isola di Gorgona – Isola di Capraia: 34.800 miglia/annue;
- Linea A2 – Portoferraio – Piombino: 105.400 miglia/annue;
- Linea A2 fast – Portoferraio – Cavo - Piombino (collegamento veloce): 42.000 miglia/annue;
- Linea A3 – Piombino – Rio Marina – Isola di Pianosa: 32.500 miglia annue;
- Linea A4 – Isola del Giglio - Porto S. Stefano: 28.600 miglia/annue;
- Linea A5 – Porto Santo Stefano – Isola di Giannutri: 2.288 miglia/annue

Ogni anno vengono realizzate oltre 18.000 corse, di cui 7800 sulla tratta Piombino – Portoferraio. Per garantire un miglior servizio, nell’arco della durata del contratto di servizio sono stati effettuati dal gestore e da Regione Toscana investimenti per il rinnovo della flotta.



I servizi marittimi per la continuità territoriale da e per l’arcipelago toscano di competenza regionale sono costituiti da:

- offerta attuale di miglia/anno: 245.500
- numero viaggi /anno programmati: 9.000
- passeggeri trasportati/anno: 1,4 -1,6 milioni
- auto trasportate/anno: 350.000.

SERVIZI AEREI

Per garantire all'Arcipelago toscano la continuità territoriale aerea, si è conclusa a gennaio 2020 la gara avviata con la pubblicazione da parte di ENAC del bando nella GURI – Serie speciale – Contratti pubblici - n. 105 del 6 settembre 2019 con importo a base di gara pari a € 3.062.821,00 IVA esclusa;

La gara è stata aggiudicata alla Società aerea Silver Air s.r.o. spol. con una compensazione finanziaria massima pari a Euro 2.998.200,00 al netto di Iva per il periodo 1° febbraio 2020 - 31 gennaio 2023;

Oggetto della gara è l'affidamento in esclusiva e con compensazione finanziaria del servizio aereo di linea sulle rotte **Elba Marina di Campo - Pisa** e viceversa, **Elba Marina di Campo - Firenze** e viceversa, **Elba Marina di Campo - Milano Linate** e viceversa per tre (3) anni (eventualmente prorogabile al massimo per un altro anno), conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 346 del 2 agosto 2019.

Articolazione degli oneri di servizio pubblico (come previsto dal DM 346 del 2.8.2019)

Frequenze

Sono individuati i seguenti distinti periodi dell'anno:

- Periodo estivo A: dal 1° aprile al 31 maggio e dal 1° ottobre al 31 ottobre;
- Periodo estivo B: dal 1° giugno al 30 settembre;
- Periodo invernale: dal 1° novembre al 31 marzo.

Per ogni singola tratta – che potrà prevedere uno o più scali intermedi tra quelli interessati dall'imposizione – dovranno essere garantite le frequenze minime riportate nei seguenti schemi e distinte per periodo dell'anno:

- Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Pisa (PSA) e viceversa

Frequenze minime settimanali su almeno due giorni distinti come da tabella sottostante. Qualora le frequenze garantite coincidano con le minime indicate, si richiede una sosta giornaliera per il passeggero – tra andata e ritorno – di almeno 5 ore nella città di destinazione continentale.

Nel periodo invernale, nel caso di scalo intermedio, il vincolo delle 5 ore sussiste solo per uno degli scali.

Nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre (Periodo estivo B) non sussiste il vincolo delle 5 ore.

	Periodo Estivo A	Periodo Estivo B	Periodo Invernale
rotta	<i>Voli Settimanali</i>	<i>Voli Settimanali</i>	<i>Voli Settimanali</i>
EBA-PSA	n. 2 (*)	n. 3 (*) (**)	n. 2 (*)
PSA-EBA	n. 2 (*)	n. 3 (*) (**)	n. 2 (*)

(*) Sono preferibili almeno un collegamento ad inizio settimana (Lunedì e/o Martedì) ed uno a fine settimana (Venerdì e/o Sabato), per garantire il servizio ai pendolari settimanali (studenti, lavoratori).

(**) E' preferibile che il terzo collegamento venga svolto nella giornata di sabato.

- o Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Firenze (FLR) e viceversa

Frequenze minime settimanali su almeno due giorni distinti come da tabella sottostante. Qualora le frequenze garantite coincidano con le minime indicate, si richiede una sosta giornaliera per il passeggero – tra andata e ritorno – di almeno 5 ore nella città di destinazione continentale.

Nel periodo invernale, nel caso di scalo intermedio, il vincolo delle 5 ore sussiste solo per uno degli scali.

Nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre (Periodo estivo B) non sussiste il vincolo delle 5 ore.

	Periodo Estivo A	Periodo Estivo B	Periodo Invernale
rotta	<i>Voli Settimanali</i>	<i>Voli Settimanali</i>	<i>Voli Settimanali</i>
EBA-FLR	n. 2 (*)	n. 3 (*) (**)	n. 2 (*)
FLR-EBA	n. 2 (*)	n. 3 (*) (**)	n. 2 (*)

(*) Sono preferibili almeno un collegamento ad inizio settimana (Lunedì e/o Martedì) ed uno a fine settimana (Venerdì e/o Sabato), per garantire il servizio ai pendolari settimanali (studenti, lavoratori).

(**) E' preferibile che il terzo collegamento venga svolto nella giornata di sabato.

Per ciascuna delle annualità dovranno essere garantite 34 frequenze aggiuntive (68 movimenti) per le destinazioni di Pisa e/o Firenze.

Tali frequenze aggiuntive, che devono garantire un'offerta reale minima complessiva di almeno 1088 posti, sono da considerarsi complessive per Pisa e per Firenze e da distribuire, sia temporalmente che per destinazioni, in funzione delle esigenze specifiche derivanti dal calendario in ciascuna annualità, per venire incontro alle maggiori richieste di mobilità dell'utenza. Tali frequenze devono essere programmate e concordate dal vettore con la Regione Toscana, sentito il parere dei Sindaci del territorio e sentito ENAC per gli adempimenti autorizzativi.

- Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Milano Linate (LIN) e viceversa

Frequenze minime settimanali (1 volo al giorno nei giorni indicati)

	Periodo Estivo B
rotta	<i>giorno</i>
EBA-LIN	Venerdì
	Domenica (o Lunedì mattina)
LIN-EBA	Venerdì
	Domenica (o Lunedì mattina)

Operatività dei voli

In relazione alle caratteristiche dell'aeroporto Marina di Campo, abilitato solo al traffico VFR, l'operatività dei voli è subordinata al rispetto delle regole sul volo a vista diurno (VFR diurno); l'operatività presso EBA deve avvenire tra le 8.00 e le 20.00 locali e, comunque, entro il tramonto se precedente le 20.00. Un volo nel periodo compreso fra il tramonto ed il crepuscolo (imbrunire) può essere preso in considerazione solo in caso di evento eccezionale come ritardo sullo schedato e sotto la responsabilità del comandante del velivolo.

Tipologia di aeromobili utilizzabili, disponibilità di posti e servizi offerti

Il servizio Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa, deve essere effettuato con aeromobili turboelica aventi caratteristiche tecniche sufficienti per operare in sicurezza sull'aeroporto di Marina di Campo, secondo le regole del volo a vista diurno (VFR diurno).

L'intera capacità di ciascun aeromobile deve essere messa in vendita secondo il regime degli oneri.

In caso di volo con scalo intermedio, almeno il 70% della capacità di ciascun aeromobile – che deve comunque garantire il rispetto dei posti offerti assicurati in OSP per ogni destinazione, per settimana – deve essere messa in vendita secondo il regime degli oneri fino a 48 ore prima dell'orario previsto del volo.

Il numero minimo di posti settimanali che il vettore deve garantire all'utenza è quello indicato nelle seguenti tabelle:

Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Pisa (PSA) e viceversa

rotta	Periodo Estivo A		Periodo Estivo B		Periodo Invernale	
	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>
EBA-PSA	n. 2	32	n. 3	48	n. 2	32
PSA-EBA	n. 2	32	n. 3	48	n. 2	32

Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Firenze (FLR) e viceversa

rotta	Periodo Estivo A		Periodo Estivo B		Periodo Invernale	
	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>
EBA-PSA	n. 2	32	n. 3	48	n. 2	32
PSA-EBA	n. 2	32	n. 3	48	n. 2	32

Per ciascuna delle annualità dovranno essere garantiti complessivamente 1.088 posti aggiuntivi per le destinazioni di Pisa e/o Firenze

Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Milano Linate (LIN) e viceversa

rotta	Periodo Estivo B	
	<i>giorno</i>	<i>posti</i>
EBA-LIN	Venerdì	
	Domenica (o Lunedì mattina)	
	Tot. Settimanale	32
LIN-EBA	Venerdì	
	Domenica (o Lunedì mattina)	
	Tot. Settimanale	32

4. Accordi a livello sovraregionale

Accordo tra Regione Toscana, Regione Umbria, Provincia di Siena e Provincia di Perugia

Nel territorio ricompreso tra la Val di Chiana senese e il Comune di Città della Pieve (Perugia) è da tempo presente un pendolarismo studentesco dalla Toscana verso l'Umbria e dall'Umbria verso la Toscana che utilizza i servizi di TPL delle Province di Siena e Perugia, servizi che prevedono la necessità di cambiare autobus e gestore.

Per ovviare all'obbligo di acquisto di due titoli di viaggio ognuno valido per la tratta di competenza dell'Azienda che gestisce il servizio (con eccessivo costo per gli studenti, pari a circa il doppio di quello che avrebbero sostenuto se le percorrenze fossero svolte all'interno di uno stesso bacino o con servizi di TPL gestiti da una sola Azienda), nel 2016 la Regione Toscana ha approvato, con la Delibera 691 del 19.97.2016, lo schema di Accordo tra Regione Toscana, Regione Umbria, Provincia di Siena e Provincia di Perugia per l'istituzione di un titolo integrato sulle direttrici individuate nella delibera (sotto elencate).

Toscana	Umbria
Cetona-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve
Sarteano-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve
San Casciano-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve
Radicofani-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve
Montepulciano-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve
Chianciano-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve

Umbria	Toscana
Fabro Fs – Ponticelli	Ponticelli – Chianciano Terme
Fabro Fs – Ponticelli	Ponticelli – Chiusi Citta
Acquaiola – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Chianciano Terme
Città Della Pieve – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Chianciano Terme
Città Della Pieve – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Montepulciano
Città Della Pieve – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Capezzine
Fontignano – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Chianciano Terme
Maranzano – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Chianciano Terme
Moiano – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Chianciano Terme
Moiano – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Montepulciano
Monteleone – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Chianciano Terme
Mugnano – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Chianciano Terme
Panicale – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Montepulciano
S.Litardo – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Chianciano Terme
Tavernelle – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Chianciano Terme
Tavernelle – Chiusi Scalo	Chiusi Scalo – Montepulciano

L'Accordo è stato siglato nel mese di settembre 2016. Con il Decreto n.14961 del 14/12/2016 è stato approvato lo schema di Convenzione. La Convenzione è stata sottoscritta nel mese di settembre 2017.

Il titolo integrato stabilito nel 2016 e valido per 10 mesi (settembre – giugno) aveva queste tariffe:

Fasce	Km	Abbonamento Studenti 10 mesi
1	0-10	€ 293,25
2	10,1-20	€ 378,29
3	20,1-30	€ 453,95
4	30,1-40	€ 521,20
5	40,1-50	€ 580,05
6	50,1-60	€ 630,49
7	60,1-70	€ 672,52
8	70,1-80	€ 706,15
9	80,1-90	€ 731,37
10	90,1-100	€ 748,18

L'accordo prevede che Regione Toscana e Regione Umbria, limitatamente ai titoli di viaggio venduti nel proprio territorio, sostengano l'integrazione con una compensazione in favore delle aziende che gestiscono il servizio pari al 15% del valore dei titoli venduti.

È prevista a carico delle Aziende l'elaborazione di una rendicontazione analitica dei titoli venduti dalla quale si evinca il territorio in cui il titolo di viaggio è stato venduto, il numero dei titoli venduti e la ripartizione delle competenze tra le due aziende (basata sulle percorrenze reali svolte dai singoli vettori).

Il Titolo integrato è tutt'ora in vigore ed è richiamato nell'allegato "Disciplina Tariffaria" del Contratto unico regionale TPL.