



Unione Europea
REPUBBLICA ITALIANA

Regione Siciliana

Assessorato Infrastrutture e Mobilità
Dipartimento Infrastrutture, Mobilità e Trasporti
Servizio 2 - Piano Regionale dei Trasporti
Trasporto Regionale Ferroviario

Relazione di affidamento

PREMESSA.....	2
INFORMAZIONI DI SINTESI.....	3
1. INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI AFFIDAMENTO E FATTORI DI CONTESTO.....	3
1.1. CONTESTO NORMATIVO E AMMINISTRATIVO DI RIFERIMENTO.....	3
1.2. CONTESTO TERRITORIALE.....	7
1.3. CONTESTO OPERATIVO DI RIFERIMENTO.....	10
2. DISCIPLINA DEI BENI STRUMENTALI.....	13
2.1. INFRASTRUTTURE E DEI BENI IMMOBILI.....	13
2.2. MATERIALE ROTABILE DI NUOVA ACQUISIZIONE.....	14
2.3. MATERIALE ROTABILE ESISTENTE.....	16
2.4. CARATTERISTICHE DEI BENI MOBILI.....	16
2.5. MONITORAGGIO DEGLI INVESTIMENTI.....	16
2.6. MOTIVAZIONI A SOSTEGNO DELL’AFFIDAMENTO DIRETTO.....	17
3. ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE.....	19
4. DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL’EROGAZIONE DEL SERVIZIO....	19
5. OBIETTIVI DEL CDS.....	19
6. PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – SCHEMI E CRITERI DI REDAZIONE.....	20
7. PIANO DI ACCESSO AL DATO.....	21
8. ALLOCAZIONE DEI RISCHI.....	21

Premessa

La presente Relazione di affidamento, predisposta ai sensi della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (nel seguito ART) n.154/2019, secondo lo schema della Delibera ART n. 64/2024, in riferimento alla procedura di affidamento diretto all'Impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. del nuovo contratto decennale dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario nel territorio della Regione Siciliana (nel seguito Regione), dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta, della determinazione degli obblighi di servizio pubblico, delle relative compensazioni, dei criteri e della verifica della sostenibilità finanziaria del contratto.

Nella tabella seguente viene riportato un quadro delle informazioni di sintesi dell'affidamento.

Informazioni di sintesi

Oggetto dell'affidamento	Servizio di trasporto ferroviario passeggeri regionale sulle relazioni di traffico di competenza della Regione, ex Art.9 D. Lgs n.422/1997 e s.m.i. in regime di obbligo di servizio pubblico
Ente affidante	Regione Siciliana
Tipo di affidamento	Contratto di Servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto (articolo 5, paragrafo 6 Regolamento CE 1370/2007)
Durata dell'affidamento	10 anni dal 1° Gennaio 2024
Nuovo affidamento o adeguamento di servizio già affidato	La relazione riguarda un nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Intero territorio regionale

1. Inquadramento dei servizi oggetto di affidamento e fattori di contesto

1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento

Si riportano nel seguito i principali riferimenti legislativi relativi al settore del trasporto pubblico locale, atti a definire il contesto normativo in cui si inquadra lo specifico servizio pubblico oggetto dell'affidamento.

Il Regolamento (CE) 1370/2007, come modificato dal Regolamento (UE) 2338/2016, rappresenta il riferimento principale in ambito comunitario e consente, fino alla data del 24 dicembre 2023, l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, a meno di uno specifico divieto previsto dalla legislazione nazionale (art.5, par. 6) e per una durata non superiore a 10 anni (art.8, par.2).

A livello nazionale la materia del trasporto pubblico locale è normata dal D.Lgs. n.422/1997 che ha previsto il conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale.

Principali provvedimenti normativi nazionali e comunitari:

- Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i. concernente “Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’art. 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n.59”; in particolare, ai sensi dell’art. 1, comma 3, del D. Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, per le Regioni a Statuto speciale “il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e risorse, sono disposti nel rispetto degli statuti e attraverso apposite norme di attuazione”;
- D.P.R. 17 dicembre 1953, n. 1113 che detta le “Norme di attuazione dello Statuto della Regione siciliana in materia di comunicazioni e trasporti”, integrato e modificato con il D. Lgs. 11 settembre 2000 n. 296, che in particolare all’art. 4 quater prevede l’attribuzione alla Regione – con i criteri e le modalità stabiliti in sede di Accordo Quadro tra lo Stato e le Regioni – delle risorse finanziarie necessarie allo svolgimento dei servizi;
- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 “relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70” e s.m.i., con particolare riguardo al Regolamento (UE) 2338/2016;
- Regolamento (UE) n.782/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021 in vigore dal 7 giugno 2023;
- Legge 23 luglio 2009 n. 99 che all’art. 61 prevede “Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”;
- Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;

- Decreto Legislativo del 15 luglio 2015, n. 112 “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)” e s.m.i.;

Principali provvedimenti regolatori di riferimento:

- Deliberazione ART n.49/2015 “Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento”.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 3 aprile 2017 n. 48 “Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti dell’8 febbraio 2018 n. 16 che detta le “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018 n. 120 recante “Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 9 dicembre 2018 n. 106 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”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 che sostituisce la Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti 49/2015 e contiene le “Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”;

- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 10 marzo 2023 n. 49, con cui si definisce il “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”;

Principali riferimenti normativi ed attuativi del servizio TPL su ferrovia in ambito regionale:

- Accordo di Programma tra Stato e Regione Siciliana, stipulato in data 26 novembre 2014, registrato alla Corte dei Conti il 12-12-2014, Registro n. 1, foglio 4749 e dal Ministero dell’Economia e delle Finanze in data 07/01/2015 Registro n. 2, trasmesso all’Assessorato regionale delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti con nota MIT prot. 772 del 22-01-2015, per l’attuazione del trasferimento delle funzioni e dei compiti di programmazione e amministrazione relativamente ai servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui all’art. 9 del D. Lgs. 422/97 e all’art.1 del D. Lgs. 296/2000;

Altrettanto importanti sono gli strumenti di pianificazione su cui si muove l’intero impianto programmatorio regionale.

La Regione Siciliana si è dotata del Piano regionale dei Trasporti con l’adozione nel 2002 del Piano direttore (adottato con D.A. n. 237 del 16/12/2002, previa approvazione della Giunta regionale con le deliberazioni n. 322 del 11/10/2002 e n. 375 del 20/11/2002 e parere della IV Commissione legislativa dell’Assemblea Regionale Siciliana) e con l’adozione nel 2004 dei Piani attuativi della modalità di trasporto stradale, ferroviario, aereo e marittimo e del Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica (adottati rispettivamente con D.A. 136 del 17/11/2004 e con D.A. 33 del 23/02/2004, previa approvazione della Giunta regionale e parere della IV Commissione ARS).

Nell’ambito del predetto Piano, la rete ferroviaria è considerata come un unico bacino.

In un secondo momento, la Regione Siciliana ha avviato l’aggiornamento del Piano regionale dei Trasporti, secondo un modello di Piano integrato dei trasporti e della mobilità.

La relativa documentazione è stata sottoposta alla Giunta Regionale, prima dell’avvio della consultazione pubblica. La Giunta Regionale ha apprezzato tale documentazione con deliberazione n. 288 del 09/08/2016. La consultazione pubblica è stata avviata in data 10/08/2016 con la nota prot. n. 39421 del 18/08/2016.

Con Decreto dell’Assessore regionale al Territorio e Ambiente n. 126/Gab del 26/04/2017 (previsto parere della Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale) è stato reso parere motivato favorevole alla proposta di aggiornamento del Piano integrato delle infrastrutture e della mobilità regionale.

Con la nota prot. n. 24383 del 08 maggio 2017, lo schema definitivo dell'aggiornamento del Piano regionale dei Trasporti-Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità è stato trasmesso all'Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità, per poi essere approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 247 del 27/06/2017 ed adottato, infine, con Decreto Assessoriale n. 001395 del 30/06/2017.

Anche nell'ambito del Piano regionale dei Trasporti-Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità la rete ferroviaria viene considerata come un unico bacino, come pure accade nel caso del vigente Piano, aggiornato al 2022 giusta Delibera della Giunta Regionale n. 326 del 27/07/2023, adottato con DA n. 42 del 09/08/2023, e che può essere considerato una attualizzazione di quanto adottato nel 2017.

Segnatamente, l'aggiornamento riguarda la rimodulazione delle opere previste e tiene conto di quanto definito dall'Accordo di programma quadro 2023 – 2027 per i servizi ferroviari (sottoscritto dalla Regione e da RFI nel 2022), nonché dal PNRR e dai Contratti Istituzionali di Sviluppo, come recepito in ultimo con DA n. 19 del 29/02/2024.

L'ente di governo viene individuato nella Regione.

1.2. Contesto territoriale

Come noto, la diffusione globale del COVID-19 ad inizio 2020 e il conflitto internazionale hanno modificato radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali, nazionali ed internazionali sia di breve che di lungo periodo.

Gli effetti della pandemia e del conflitto si sono tradotti in una sensibile riduzione dei passeggeri trasportati, con conseguenti minori ricavi da traffico, con effetti negativi sull'andamento dei parametri macro-economici, sui costi del carburante, dell'energia e delle materie prime. Inoltre, si sono modificate le tendenze di mobilità, consolidate da anni, a causa ad esempio del ricorso allo smart-working.

In questo contesto, è stato definito l'affidamento del servizio di trasporto ferroviario per il periodo 2024-2033, tenendo in debita considerazione le conseguenze delle predette circostanze sul servizio e sulla politica industriale.

Inoltre, sono stati considerati gli impatti dei numerosi mutamenti dell'infrastruttura ferroviaria nel corso della durata contrattuale.

Il servizio ferroviario regionale nel territorio siciliano è strutturato per:

- rispondere alle esigenze di mobilità espresse da utenza pendolare nell'ambito delle aree metropolitane di Palermo (con servizi nel Passante di Palermo e treni suburbani tra Palermo e Termini Imerese) e Messina (con treni suburbani tra Messina e Patti).

Il servizio nell'area metropolitana di Palermo garantisce anche il collegamento con la stazione aeroportuale di Punta Raisi al servizio dell'aeroporto "Falcone e Borsellino";

- rispondere alla necessità di collegare con servizi diretti le città di Palermo e Agrigento, Palermo e Catania, Palermo e Messina, Messina e Catania e Messina e Siracusa. In particolare, sia la linea Palermo-Agrigento sia la linea Messina-Catania-Siracusa sono fortemente caratterizzate da traffico pendolare e studentesco.

Il servizio sulla linea Messina-Catania-Siracusa si distingue, inoltre, per la presenza della stazione aeroportuale di Catania Aeroporto Fontanarossa al servizio dell'aeroporto "Vincenzo Bellini";

- soddisfare specifiche esigenze di mobilità pendolare e studentesca verso poli attrattori (collegamenti per i lavoratori tra Trapani e Castelvetro, per gli studenti tra Agrigento e Caltanissetta/Grotte/Racalmuto, collegamenti a supporto della mobilità interna all'area sudorientale tra Siracusa, Modica, Gela e Caltanissetta e collegamenti tra Catania e Caltagirone);
- rispondere ad una crescente domanda di mobilità turistica, soprattutto nel periodo che va dalla tarda primavera all'inizio dell'autunno verso mete balneari e borghi, quali Cefalù, Taormina, Agrigento e le città del Barocco siciliano.

Le caratteristiche territoriali della Regione influenzano l'andamento della domanda di mobilità.

La Regione Siciliana è composta da n. 391 Comuni (organizzati nei liberi Consorzi di Agrigento, Enna, Ragusa, Caltanissetta, Trapani e Siracusa e nelle tre città metropolitane di Palermo, Catania e Messina) con una popolazione residente censita al 01° gennaio 2023 di 4.802.016 unità (fonte ISTAT).

La distribuzione della popolazione si concentra maggiormente lungo le coste, in particolare lungo la costa tirrenica e quella ionica. Le tre città metropolitane dell'isola, Palermo, Catania e Messina raccolgono complessivamente circa 2,9 milioni di residenti, pari al 60% degli abitanti della Sicilia, coprendo una superficie pari a circa il 45% dell'estensione territoriale della regione.

Con riferimento alla domanda di mobilità sistematica rilevata (fonte dati: censimento ISTAT 2011, Pendolarismo giornaliero), gli spostamenti effettuati dai residenti in Sicilia in un giorno feriale invernale sono pari a 2.067.735, mentre sono effettuati verso la Sicilia 4.176 spostamenti al giorno da italiani non residenti in Sicilia. I soli movimenti interni corrispondono invece a 2.065.592 spostamenti/giorno, mentre quelli di scambio ammontano a 6.319 spostamenti/giorno di cui 2.143 in uscita e 4.176 in entrata.

Rispetto alla ripartizione per motivo si rileva il 58% degli spostamenti per lavoro ed il 42% per studio.

In relazione al luogo di studio e lavoro, il 75% degli spostamenti avviene all'interno dello stesso comune di residenza, mentre soltanto uno spostamento su quattro ha come destinazione un altro comune italiano.

La maggior parte degli spostamenti avviene con mezzo privato motorizzato (70%), il 19% avviene a piedi e l'11% con trasporto pubblico.

Appare, quindi, rilevante la quota di spostamenti su mezzo privato, sia per studio che per lavoro, che potrebbero costituire - almeno in parte - potenziale domanda di trasporto pubblico locale.

La domanda di mobilità per turismo ed attività *leisure* ha evidenziato nella regione un recente e significativo incremento, che costituisce - almeno in parte - potenziale domanda di trasporto pubblico locale, da intercettare anche attraverso azioni sulla progettazione dei servizi di trasporto (con missioni potenziate su località di maggiore attrazione turistica nel periodo dalla tarda primavera all'inizio dell'autunno) e sinergie con le imprese di trasporto a cui è affidato il servizio.

Relativamente alla domanda di mobilità soddisfatta attraverso i servizi regionali forniti da Trenitalia, si evidenzia che gli spostamenti ferroviari all'interno della regione nel giorno feriale medio sono circa 52.350 per Trenitalia (riferimento: maggio 2023), con una percentuale rilevante degli spostamenti sulle linee Palermo-Punta Raisi (34% del totale trasportati) e Palermo-Messina (31% del totale trasportati); le linee Messina-Catania-Siracusa e Palermo-Agrigento contribuiscono, rispettivamente, con il 17% e l'8% circa al totale dei trasportati.

Il Gestore dell'Infrastruttura ha previsto in Sicilia numerosi interventi nel periodo 2024-2033, con ricadute sul servizio ferroviario, tra cui:

- la riattivazione della linea "Palermo-Trapani via Milo" e la sua elettrificazione, con miglioramento del collegamento ferroviario tra l'area urbana e suburbana di Palermo e la città di Trapani;
- la riattivazione della linea "Gela-Caltagirone", con ripristino dei collegamenti ferroviari fra Catania e Gela;
- l'attivazione dell'Anello Ferroviario di Palermo, che aumenterà la capacità di trasporto e l'accessibilità ai servizi nella città anche grazie al rilascio di nuove stazioni e fermate ferroviarie;
- l'attivazione della "Metroferrovia" a Ragusa;

- la realizzazione di un nuovo collegamento veloce tra Palermo e Catania, con incremento delle velocità sulla tratta a 200 Km/h;
- la realizzazione di un nuovo tracciato a doppio binario sulla linea “Catania – Messina”, fra le stazioni di Giampillieri e Fiumefreddo, con caratteristiche prestazionali che consentiranno l’incremento delle velocità sulla tratta;
- la sistemazione del nodo di Catania, con interrimento della stazione di Catania Centrale, realizzazione di un nuovo tracciato a doppio binario, prevalentemente in galleria, tra quest’ultima e Catania Acquicella, la realizzazione di due nuove fermate lungo il tracciato. In aggiunta è previsto l’interrimento della linea ferroviaria lungo la tratta Catania Acquicella - Bicocca per consentire il prolungamento della pista del vicino aeroporto.

Il territorio siciliano, dunque, sarà interessato nei prossimi anni da profondi mutamenti generati da importanti interventi infrastrutturali che, una volta realizzati, consentiranno il pieno sviluppo dell’offerta e che, nel periodo intermedio, determineranno rilevanti interruzioni del servizio.

La riattivazione di alcune tratte ferroviarie regionali, il potenziamento delle principali dorsali di collegamento fra i maggiori centri abitati, la realizzazione di tracciati a doppio binario ed interventi di velocizzazione delle principali relazioni, unitamente all’attivazione di nuove stazioni e fermate ed all’ammodernamento delle principali già esistenti avranno riflesso sull’intera offerta commerciale e sulla domanda di mobilità nell’isola.

1.3. Contesto operativo di riferimento

Il servizio di trasporto pubblico ferroviario è stato esercito da Trenitalia nel periodo dal 01° gennaio 2017 al 31 dicembre 2023, in forza del Contratto di Servizio 2017-2026, risolto anticipatamente al 31 dicembre 2023.

Nell’ambito del predetto Contratto di Servizio 2017-2026, sottoscritto in data 09 aprile 2018, la Regione ha formalizzato l’affidamento diretto a Trenitalia del servizio pubblico di trasporto ferroviario ai sensi dell’art. 5 par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i. per il periodo 2017 – 2026, definendo la durata decennale dello stesso, con scadenza fissata al 31/12/2026.

Tale Contratto ha previsto un volume di produzione programmata ferroviaria pari a 9.716.934 treni*km per l’anno 2017 ed una progressiva evoluzione della stessa fino al raggiungimento del valore programmato di 10.900.000 treni*km dal 2021 in avanti.

Tale Contratto è stato del tipo “net cost”; le responsabilità per le voci di costo/ricavo sono state dettagliate ed attribuite alle Parti nella Matrice dei Rischi allegata al Contratto medesimo.

In merito ai risultati raggiunti nell'ambito del CdS 2017-2026, risolto anticipatamente al 31 dicembre 2023, si sono registrate le seguenti performance (non è stata operata alcuna rettifica riferita al COVID-19; si precisa che i dati economico-finanziari riferiti all'anno 2023 sono da intendersi come valori pre-consuntivi):

- avanzamento degli investimenti in materiale rotabile, finanziato dalla Regione Siciliana e perfezionato tramite la cessione di contratti applicativi sottoscritti tra Trenitalia e i fornitori di materiale rotabile, con la consegna di 25 treni elettrici del tipo POP e 17 treni a trazione bimodale del tipo BLUES al 31 dicembre 2023.
- volume di produzione erogato nel triennio 2021-2022-2023:
anno 2021 = 10,5 milioni di treni*km circolati
anno 2022 = 10,2 milioni di treni*km circolati
anno 2023 = 10,1 milioni di treni*km circolati
- velocità commerciale media nel triennio 2021-2022-2023:
anno 2021 = 55,4 km/h
anno 2022 = 55,3 km/h
anno 2023 = 55,7 km/h
- lunghezza media della tratta nel triennio 2021-2022-2023 (calcolata come estensione media dei servizi commerciali programmati nell'anno solare):
anno 2021 = 78,5 km
anno 2022 = 78,3 km
anno 2023 = 76,0 km
- densità delle stazioni (fonte: Piano Commerciale di RFI): 0,126 Stazioni per km di rete
- costi operativi
anno 2021 = -135,0 milioni di €
anno 2022 = -138,0 milioni di €
anno 2023 = - 148,2 milioni di €
- costi totali (sono stati considerati i costi operativi totali, ivi compresa la remunerazione del CIN)
anno 2021 = -163,9 milioni di €
anno 2022 = -166,5 milioni di €
anno 2023 = -176,2 milioni di €
- ricavi da traffico
anno 2021 = 21,9 milioni di €
anno 2022 = 39,6 milioni di €
anno 2023 = 43,5 milioni di €
- passeggeri trasportati
anno 2021 = 7,1 milioni

anno 2022 = 11,4 milioni
anno 2023 = 13,3 milioni

- coverage ratio
anno 2021 = 16,2%
anno 2022 = 28,7%
anno 2023 = 34,3%
- *load factor*
anno 2021 = 14,0%
anno 2022 = 21,3%
anno 2023 = 24,1%
- età media del parco rotabile
anno 2021 = 24,5 anni
anno 2022 = 20,7 anni
anno 2023 = 16,9 anni
- indicatori di qualità erogata e percepita del servizio (livelli consuntivi degli indicatori di qualità previsti dal CdS): si rimanda a quanto trasmesso a codesta Autorità da Trenitalia, previa condivisione con la Scrivente Regione, in adempimento degli obblighi di informazione definiti dalla Misura 10 delle Delibera ART 16/2018 con le note TRNIT-AD.DBR\P\2022\0002530 del 19/01/2024 (indicatori anno 2021), TRNIT-AD.DBR\P\2022\0004218 del 31/01/2024 (indicatori anno 2022), TRNIT-AD.DBR\P\2022\0010301 del 07/03/2022 (risultati di customer satisfaction anno 2021), TRNIT-AD.DBR\P\2023\0004557 del 03/02/2023 (risultati di customer satisfaction anno 2022). I livelli degli indicatori di qualità previsti dal CdS sono stati trasmessi con nota 13498 del 29/03/2024. I risultati di customer satisfaction per l'anno 2023 sono già in possesso della scrivente Amministrazione regionale e saranno oggetto di separata congiunta trasmissione con l'impresa affidataria.

Con il vigente Contratto di servizio, sottoscritto in data 21 dicembre 2023, la Regione ha formalizzato l'affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. del servizio pubblico di trasporto ferroviario ai sensi dell'art. 5 par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i. per il periodo 2024 – 2033. La durata del Contratto è decennale con scadenza al 31 dicembre 2033.

Tale Contratto prevede per l'anno 2024 un volume di produzione programmata ferroviaria pari a 11.599.569 treni*km, che è ridotta di 1.367.096 milioni di treni*km in ragione delle interruzioni programmate in orario dal Gestore dell'Infrastruttura e sarà realizzata con autoservizi sostitutivi.

Il vigente Contratto è del tipo “net cost”; le responsabilità per le voci di costo/ricavo sono dettagliate ed attribuite alle Parti nella Matrice dei Rischi che costituisce allegato al Contratto medesimo.

Il valore dei “Ricavi Operativi”, comprensivi di “Altri Ricavi e Prestazioni”, vale 182,9 milioni di € per l’anno 2024 e circa 2.155,3 milioni di € per il periodo 2024-2033.

Le condizioni tariffarie previste nell’ambito del Contratto di Servizio in vigore per il periodo 2024-2033 sono state definite dalla scrivente Regione secondo le proprie competenze in materia tariffaria e vengono puntualmente declinate all’articolo 14 (“Politica tariffaria”) ed agli Allegati 3 (“Piano Economico e Finanziario (PEF) e Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO)”) e 5 (“Sistema Tariffario”) del medesimo Contratto, che viene trasmesso a codesta Autorità unitamente alla presente Relazione.

Il programma di esercizio del Contratto di Servizio in vigore per il periodo 2024-2033 è riportato per l’anno 2024 all’Allegato 1 allo stesso.

I servizi sono resi da Trenitalia sulla infrastruttura ferroviaria nazionale, gestita da Rete Ferroviaria Italiana, con la quale la Regione Siciliana ha sottoscritto nel 2022 un Accordo Quadro per il periodo 2023 – 2027.

2. DISCIPLINA DEI BENI STRUMENTALI

2.1. Infrastrutture e dei beni immobili

La rete ferroviaria, a scartamento ordinario, su cui circolano i treni di Trenitalia nel territorio della Sicilia, è gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ha un’estensione di 1.370 km (tutta a scartamento ordinario) ed è costituita da:

1. linee a doppio binario per complessivi 223 km;
2. linee a semplice binario per complessivi 1.147 km;
3. linee elettrificate per complessivi 792 km;
4. linee non elettrificate (diesel) per complessivi 578 km.

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO DELLA SICILIA	1.370 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	223 km
Linee a semplice binario	1.147km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate 3 kV CC	792 km

- Linee a doppio binario	223 km
- Linee a semplice binario	569 km
Linee non elettrificate (diesel)	578 km

Tabella 1 | Linee ferroviarie in esercizio della Sicilia

Per le pendenze, la tortuosità, le velocità ammissibili e le relative composizioni si rimanda al Prospetto Informativo della Rete del Gestore, consultabile al seguente link: <https://epir.rfi.it/arcgis/home/index.html>.

La manutenzione ordinaria e straordinaria e la regolazione dell'esercizio ferroviario sulla rete sono assicurate da RFI, che assegna la capacità sulla base di un accordo stipulato con la Regione. Allo stato attuale la rete può contare su 173 stazioni/fermate e 11 biglietterie. Sulla rete RFI circolano ogni giorno 481 treni rientranti nel perimetro del Contratto di Servizio tra la Regione e Trenitalia (preso a riferimento un giorno medio feriale invernale-anno 2023).

Nel periodo di durata dell'affidamento sono stati condivisi tra la scrivente Regione e Trenitalia investimenti in beni immobili in capo a Trenitalia, secondo quanto dettagliato all'articolo 16 ("Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile") e nell'Allegato 8 ("Piano Investimenti") del Contratto di Servizio 2024-2033, che viene trasmesso a codesta Autorità unitamente alla presente Relazione.

Di seguito il cronoprogramma degli investimenti complessivi a carico di Trenitalia:

Investimenti (Mln)*	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Totale
Acquisto materiale rotabile	0	2,46	10,23	0,41	0	0	0	0	0	0	13,12
Revamping	0,37	0,15	0,15	1,14	3,42	0	0	0	0	0	5,25
Impianti	1,54	1,94	6,13	5,27	1,28	1,30	1,26	0,91	0,82	0	20,44
Informatica	0,64	0,43	0,09	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	1,53
Tecnologie	2,18	7,86	6,68	6,80	6,22	5,63	0	0	0	0	35,37
Ciclica	11,38	2,89	4,97	8,98	2,33	6,24	12,51	9,78	4,71	0,16	63,96
Totale	16,12	15,74	28,27	22,65	13,32	13,22	13,83	10,74	5,59	0,22	139,68

*Eventuali discordanze tra importi totali e parziali, riportati nella tabella, sono da ricondurre all'approssimazione decimale dei valori.

2.2. Materiale rotabile di nuova acquisizione

Il Contratto di Servizio 2024-2033 prevede investimenti in acquisto di materiale rotabile a carico di Trenitalia per l'acquisto di n. 2 locomotori di soccorso per complessivi circa 13 milioni di €.

La Regione Siciliana sostiene in autofinanziamento l'investimento per l'acquisto di 8 treni Pop a 4 casse di II generazione, 3 Blues a 3 casse e 2 Blues a 4 casse, 4 treni a 200km/h,

concessi in comodato d'uso a Trenitalia. La vita utile media di tali rotabili è stimata pari a 25 anni.

La Regione sostiene nell'ambito del CdS 2024-2033 anche l'attrezzaggio del sistema ERTMS (per i treni che ne sono sprovvisti) e la manutenzione ciclica del materiale rotabile di proprietà della stessa Regione.

Di seguito il cronoprogramma delle immissioni in esercizio dei treni della Regione:

Entrate in esercizio	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Totale
Pop	2	4	2	-	-	-	-	-	-	-	8
Blues	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Treni a 200 km/h	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4

Coerentemente con le disposizioni normative e regolatorie vigenti, la Regione e Trenitalia hanno definito nell'ambito del Contratto di Servizio 2024-2033 gli obblighi in capo alle parti relativamente all'acquisizione ed alla cessione del materiale rotabile alla cessazione del Contratto medesimo.

Il Contratto di Servizio 2024-2033 prevede, pertanto, all'articolo 16 ("Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile") che alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di Trenitalia, la Regione acquisti, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione, il materiale rotabile acquistato da Trenitalia in forza del Contratto medesimo, nonché in virtù di disposizioni di precedenti contratti di servizio.

Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, Trenitalia potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo contratto di acquisto col fornitore alla Regione; in tal caso, quest'ultima subentra in detto contratto e restituisce a Trenitalia gli importi di corrispettivo già liquidati al fornitore, facendosi inoltre carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.

Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da Trenitalia, su richiesta della Regione, Trenitalia si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione.

Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, la Regione può richiedere a Trenitalia di cedere il contratto di acquisto con il fornitore, per tutti o parte dei treni; in tal caso, la Regione restituisce a Trenitalia gli importi di corrispettivo già liquidati al fornitore, facendosi inoltre carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.

Nei predetti casi, il trasferimento della proprietà ovvero il subentro è subordinato al pagamento integrale di quanto dovuto a Trenitalia e costituisce condizione di efficacia del nuovo affidamento.

Trenitalia si obbliga, inoltre, alla cessazione anche anticipata del Contratto a trasferire alla Regione la proprietà del materiale rotabile da essa eventualmente interamente finanziato.

L'arrivo dei nuovi treni permetterà di migliorare gli standard di qualità sui principali indicatori di performance, come puntualità, regolarità, composizione e di garantire alla clientela comfort a bordo e tecnologie innovative.

L'immissione di nuovo materiale rotabile porterà ad un significativo miglioramento della qualità del servizio offerto, in particolare:

- maggiore accessibilità al servizio sull'intera flotta per le persone a ridotta mobilità;
- maggiore accessibilità al servizio sull'intera flotta per passeggeri con bici al seguito;
- maggiore comfort legato ai nuovi sistemi di climatizzazione;
- maggiore comfort legato ai nuovi sistemi di illuminazione;
- incremento della sicurezza a bordo, grazie alle telecamere di videosorveglianza interna live;
- monitor a bordo per l'erogazione di informazioni e comunicazioni alla clientela.

Dal punto di vista economico, la migliore qualità del servizio consente di stimare un incremento dei viaggiatori, per cui nel Contratto di Servizio è stato previsto un trend di crescita dei viaggiatori*km con un impatto positivo sui ricavi da mercato.

In relazione ai costi, nel Contratto di Servizio, si registrano per la voce "Costi Manutenzione per costi operativi", valori obiettivo per il primo quinquennio 2024-2028 superiori al valore massimo individuato dall'Autorità, pur evidenziando, comunque, un efficientamento medio annuo del "Costo Manutenzione per treno*km" pari al 2,91% (CAGR 2024-2028).

Tale dinamica è attribuibile alle attività di *full service* manutentivo previste per le flotte di proprietà della Regione Siciliana e, prevalentemente, alla flotta Blues, caratterizzata da *full service* non solo logistico.

2.3. Materiale rotabile esistente

Al 31 dicembre 2023, data di risoluzione anticipata del precedente Contratto di Servizio, la flotta era costituita nel complesso da:

- 6 treni Jazz (di proprietà di Trenitalia)
- 11 treni Minuetto Diesel (di proprietà di Trenitalia)
- 31 treni Minuetto elettrici (di proprietà di Trenitalia)

- 14 ALn 668 (di proprietà di Trenitalia)
- 25 Pop (di proprietà della Regione Siciliana)
- 15 Blues (di proprietà della Regione Siciliana)

Per quanto riguarda le modalità di messa a disposizione e l'obbligo di trasferimento in capo alla IA, si rimanda al precedente paragrafo 2.2 ("Materiale rotabile di nuova acquisizione").

2.4. Caratteristiche dei beni mobili

La Regione si riserva, entro 3 anni dal termine del Contratto di Servizio 2024-2033, di individuare e descrivere i beni mobili strumentali allo svolgimento del servizio, specificando quali siano beni indispensabili e quali siano beni commerciali, ed i relativi criteri di quantificazione e classificazione adottati, attraverso specifiche richieste al vettore sul quale insiste l'obbligo definito dall'articolo 24 ("Obblighi alla scadenza del Contratto") del CdS medesimo.

2.5. Monitoraggio degli investimenti

Lo scrivente Ente Affidante procede al monitoraggio della attuazione degli investimenti programmati nell'ambito del periodico confronto dei risultati previsionali annui riportati nel Piano Economico Finanziario (PEF) con quelli consuntivi desumibili dal Conto Economico Regionale (CER) dell'esercizio in questione, al fine di determinare eventuali scostamenti rispetto alle stime del PEF.

Allo scopo, la Regione ha richiesto al vettore individuato di trasmettere i formati di contabilità regolatoria e i dati tecnici relativi all'esercizio precedente, in linea con quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018.

In relazione agli investimenti previsti dal Contratto, tenendo conto delle previsioni della Misura 10 della Delibera ART 16/2018, si procederà a dare visibilità di tale dato annuale complessivo nell'ambito del documento di sintesi dei principali elementi contrattuali.

2.6. Motivazioni a sostegno dell'affidamento diretto

La Regione Siciliana ha disposto l'affidamento diretto a Trenitalia per il periodo dal 01/01/2024 al 31/12/2033 del servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle relazioni di competenza, ai sensi del Regolamento Europeo 1370/2017, con contestuale cessazione anticipata del vigente contratto di servizio al 31 dicembre 2023.

Con la sottoscrizione del Contratto 2024-2033, la Regione si pone l'obiettivo primario di un razionale utilizzo delle risorse pubbliche disponibili per soddisfare le nuove esigenze di trasporto che conseguono al mutato contesto regionale.

Il territorio siciliano, infatti, è e sarà interessato nei prossimi anni da profondi mutamenti:

- da un lato per importanti interventi infrastrutturali che, una volta realizzati, consentiranno il pieno sviluppo dell'offerta e che tuttavia, nel periodo intermedio, determineranno rilevanti interruzioni del servizio e sostituzione con bus;
- dall'altro per un imponente programma di rinnovo della flotta dedicata ai servizi ferroviari regionali, grazie all'utilizzo dei diversi fondi d'investimento finanziati alla Regione Siciliana.

La riattivazione di alcune tratte ferroviarie regionali, il potenziamento delle principali dorsali di collegamento fra i maggiori centri abitati, la realizzazione di tracciati a doppio binario ed interventi di velocizzazione delle principali relazioni, unitamente all'attivazione di nuove stazioni e fermate ed all'ammodernamento delle principali già esistenti – avranno riflesso sull'intera offerta commerciale.

Si prevede principalmente:

- la riattivazione della linea "Palermo-Trapani via Milo" e la sua elettrificazione, con miglioramento del collegamento ferroviario tra l'area urbana e suburbana di Palermo e la città di Trapani;
- la riattivazione della linea "Gela-Caltagirone", con ripristino dei collegamenti ferroviari fra Catania e Gela;
- l'attivazione dell'Anello Ferroviario di Palermo, che aumenterà la capacità di trasporto e l'accessibilità ai servizi nella città anche grazie al rilascio di nuove stazioni e fermate ferroviarie;
- l'attivazione della "Metroferrovia" a Ragusa
- la realizzazione di un nuovo collegamento veloce tra Palermo e Catania, con incremento delle velocità sulla tratta;
- la realizzazione di un nuovo tracciato a doppio binario sulla linea "Catania – Messina", fra le stazioni di Giampileri e Fiumefreddo, con caratteristiche prestazionali che consentiranno l'incremento delle velocità sulla tratta;
- la sistemazione del nodo di Catania, con interrimento della stazione di Catania Centrale, realizzazione di un nuovo tracciato a doppio binario, prevalentemente in galleria, tra quest'ultima e Catania Acquicella, la realizzazione di due nuove fermate lungo il tracciato. In aggiunta è previsto l'interrimento della linea ferroviaria lungo la tratta Catania Acquicella - Bicocca per consentire il prolungamento della pista del vicino aeroporto. I lavori infrastrutturali determineranno la necessità di una riprogrammazione dell'offerta sulla linea ionica.

La Regione Siciliana ha avviato il processo di rinnovo del parco dedicato ai servizi di trasporto regionale in attuazione delle delibere 144/2018, 69/2019, 346/2019 e non ultima la 364 del 25/07/2022, definendo un piano di investimenti in materiale rotabile che prevede l'acquisto di complessivi 22 treni bimodali del tipo Blues, 33 treni elettrici del tipo Pop e 4 treni a trazione elettrica 5 casse composizione bloccata.

Tale piano è stato sin qui attuato grazie alla cessione alla Regione Siciliana di contratti applicativi sottoscritti tra Trenitalia ed i fornitori di materiale rotabile.

Il Contratto con Trenitalia per il periodo dal 01/01/2024 al 31/12/2033 consentirà, dunque, alla Regione di gestire con maggiore flessibilità il progressivo adeguamento dell'offerta di trasporto, in una fase nella quale si determineranno impatti sulla struttura dei ricavi e sull'organizzazione industriale del servizio oggi di difficile determinazione in quanto soggetti a continue ed impreviste rimodulazioni, per l'attuazione:

- dell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, in coerenza all'Accordo Quadro stipulato tra Regione Sicilia e RFI in data 10 marzo 2022 per il periodo 2023-2027;
- di un sistema di trasporto a basse emissioni inquinanti, previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, approvato con Delibera di Giunta 326 del 27/07/2023 ed attuato con Decreto Assessoriale 42 del 09/08/2023.

Per quanto concerne il miglioramento atteso della qualità e dell'efficienza e gli indicatori di prestazione, si rimanda puntualmente ai contenuti degli Allegati 3 ("Piano Economico e Finanziario (PEF) e Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO)") e 7 ("Condizioni Minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, penalità e mitigazioni") del Contratto di Servizio 2024-2033.

3. ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

In ottemperanza agli obblighi di pubblicità di cui al Regolamento n. 1370/07, la Regione, in data 01/09/2023, ha proceduto alla pubblicazione in GU dell'Unione Europea (numero dell'avviso nella GU S 2023/S 168-529255) dell'avviso di pre-informazione per l'affidamento a Trenitalia dei servizi di trasporto ferroviario regionale dal 2024 al 2033, avviando così il percorso per l'aggiudicazione diretta del servizio ferroviario.

Nessun contributo è pervenuto dagli stakeholder a valle della predetta pubblicazione.

4. DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO

Si riporta a seguire l'andamento degli addetti impiegati nei servizi di trasporto oggetto dell'affidamento in esame, come riportato anche nel PEF editabile che viene trasmesso a codesta Autorità unitamente alla presente Relazione:

FTE Assegnate	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Gestione Circolazione	29,0	29,0	29,0	30,0	32,0	33,0	33,0	33,0	33,0	33,0
Condotta	367,5	381,4	420,7	449,7	449,7	451,0	459,5	466,7	466,7	466,7
Scorta	259,8	269,6	297,6	318,1	318,1	319,0	325,0	330,1	330,1	330,1
G. Equipaggi	42,0	42,0	42,0	43,0	45,0	46,0	46,0	46,0	46,0	46,0
Manovra	37,5	34,5	30,5	28,0	26,0	25,0	24,0	23,0	23,0	21,5
Manutenzione	157,5	153,0	148,5	146,5	146,0	146,0	146,0	146,0	146,0	146,0
Commerciale	71,8	73,5	76,5	79,0	80,0	80,0	80,0	80,0	80,0	80,0
Staff	62,0	62,0	62,0	62,0	62,0	62,0	62,0	62,0	62,0	62,0
Totale	1.027,1	1.044,9	1.106,8	1.156,3	1.158,8	1.162,0	1.175,5	1.186,8	1.186,8	1.185,3

5. OBIETTIVI DEL CdS

Nell'ambito del Contratto di Servizio in vigore per il periodo 2024-2033, la scrivente Regione ha specificato gli obiettivi che l'impresa è tenuta a perseguire nel corso del medesimo Contratto, come dettagliato all'articolo 18 ("Sistema delle penalità e sistema di mitigazione delle medesime") ed agli Allegati 3 ("Piano Economico e Finanziario (PEF) e Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO)") e 7 ("Condizioni Minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, penalità e mitigazioni") del Contratto medesimo.

Nella determinazione del sistema delle penali e delle mitigazioni è importante sottolineare come debbano costituire strumento e stimolo per l'impresa al miglioramento e al mantenimento di prestazioni di adeguato livello per la clientela. La Regione ha pertanto proceduto alla determinazione dei valori nel nuovo contratto di servizio decennale tenendo conto dell'esperienza condotta con la medesima Impresa nella gestione del precedente Contratto, del panorama nazionale dei contratti di servizio nel frattempo sottoscritti (la Regione Siciliana nel 2018 era stata la prima ad applicare la Delibera ART 16/2018, emessa in data 8 febbraio 2018, firmando il Contratto in data 9 aprile 2018) nonché delle mutate condizioni per l'erogazione del servizio, in primis la modifica radicale e sostanziale della flotta in uso da parte dell'impresa, che nel 2018 aveva un'età media di circa 28 anni (34 anni al 2024) mentre nel 2024 è scesa a circa 12 anni, con la completa radiazione della "restante flotta" a partire già dal mese di marzo 2024.

Per alcuni indicatori di qualità – tipicamente riferiti al comfort – la Regione ha proceduto ad individuare obiettivi e modalità di controllo utilizzate dal Corpo Ispettivo della Regione, che consentono di monitorare comunque gli elementi individuati dall'ART nella Delibera ART 16/2018, nelle more dell'implementazione degli specifici adeguamenti tecnologici da parte

dell'Impresa che ne consentiranno la puntuale adozione secondo le modalità declinate nella richiamata Delibera 16/2018.

Fermo restando quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018 in merito alla verifica al termine del periodo regolatorio, si conferma l'adozione di un modello di gestione e monitoraggio annuale, basato sul confronto per ciascun anno tra il Piano Economico Finanziario e il consuntivo risultante dal Conto Economico Regionale, che permette una gestione conforme ai principi del Regolamento CE 1370/2007.

Per gli indicatori del PRO, così come per le Condizioni Minime di Qualità di cui alla Delibera ART 16/2018, si realizza un sistema di monitoraggio che a cadenze prestabilite consente, nell'ambito del Comitato tecnico di gestione del Contratto e dei tavoli periodici di confronto con il territorio ed i soggetti portatori di interesse, l'esame delle performance e l'individuazione di eventuali opportune azioni correttive, nonché, laddove possibile, di azioni preventive.

6. PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – SCHEMI E CRITERI DI REDAZIONE

Per quanto riguarda il Piano Economico Finanziario ed i relativi schemi e criteri di redazione, gli stessi sono stati definiti dalla Regione insieme all'impresa affidataria, con riferimento al primo periodo regolatorio quinquennale 2024-2028, come riportato nell'Allegato 3 ("Piano Economico e Finanziario (PEF) e Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO)"), che viene trasmesso a codesta Autorità unitamente alla presente Relazione.

Il Piano Economico Finanziario è stato redatto considerando i seguenti elementi:

- volume di produzione in evoluzione nel corso della durata del Contratto, con un valore di produzione programmata ferroviaria nell'anno 2024 pari a 11.599.569 treni*km, che è ridotta di 1.367.096 milioni di treni*km in ragione delle interruzioni programmate in orario dal Gestore dell'Infrastruttura e sarà realizzata con autoservizi sostitutivi;
- velocità commerciale per l'anno 2024 = 54,9 km/h;
- *driver* di calcolo del costo della manutenzione: nell'ambito della redazione del PEF, la definizione dei costi di manutenzione avviene tramite la stima delle differenti voci che li compongono.
- rapporto tra personale di guida e altro personale non di guida (inclusi profili dirigenziali):

FTE	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Personale di guida rapportato al personale non di guida	56%	57%	61%	64%	63%	63%	64%	65%	65%	65%

- i fattori di produttività del personale non di guida:

Anno	Numero di addetti	Treni*km	Treni*km/addetto	Incremento produttività/anno
2024	660	10,2	15.514	
2025	664	11,6	17.530	13,0%
2026	686	11,7	17.005	-3,0%
2027	707	13,3	18.887	11,1%
2028	709	13,3	18.821	-0,4%
2029	711	13,4	18.877	0,3%
2030	716	13,7	19.107	1,2%
2031	720	13,7	18.997	-0,6%
2032	720	13,7	18.997	0,0%
2033	719	13,7	19.037	0,2%

- in relazione ai ricavi previsti nell'ambito del Piano Economico Finanziario per il periodo 2024-2033 si specifica quanto segue:
 - ricavi da compensazione degli OSP: gli stessi sono definiti in ossequio ai criteri definiti dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i., con l'obiettivo di garantire l'equilibrio economico-finanziario per l'intera durata contrattuale, tenendo in considerazione anche la dinamica evolutiva di costi e ricavi previsionali e tenendo altresì conto di dinamiche inflattive e di attualizzazione degli stessi;
 - la Regione si riserva di definire gratuità ed agevolazioni, secondo le proprie competenze in materia tariffaria; nel CdS 2024-2033, si prevede il mantenimento delle vigenti agevolazioni, di cui si è tenuto conto nella stima dei ricavi fino al 31/12/2027; dal 2028 tali ricavi sono stati ricompresi nel PEF senza le agevolazioni;
- in relazione agli investimenti previsti nell'ambito del Piano Economico Finanziario per il periodo 2024-2033, la Regione ha definito, insieme all'impresa affidataria, nell'ambito dell'Allegato 3 ("Piano Economico e Finanziario (PEF) e Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO)") gli investimenti in beni strumentali allo svolgimento del servizio, i relativi criteri di ammortamento, riportando le aliquote applicate e i riferimenti a principi/metodi contabili, e le modalità di remunerazione del capitale interessato;
- la Regione ha definito, insieme all'impresa affidataria, nell'ambito dell'Allegato 3 ("Piano Economico e Finanziario (PEF) e Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO)"), le dinamiche inflattive/di mercato, previste nell'ambito del Piano Economico Finanziario per il periodo 2024-2033.

In relazione alle modalità previste ai fini della verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS, nonché di adeguamento (qualora necessario) del PEF e dei correlati

obiettivi, la Regione si assicura il confronto annualmente in linea con la Delibera 64/2024, come anche già definito nell'ambito del precedente Contratto di Servizio. Nello specifico il CdS 2024-2033 prevede il confronto nonché la revisione del PEF al termine del primo periodo regolatorio all'articolo 8 ("Confronto annuale ed effetti conseguenti") e disciplina eventuali dinamiche di riequilibrio all'articolo 9 ("Riequilibrio del PEF").

7. PIANO DI ACCESSO AL DATO

Per quanto attiene al Piano di Accesso al Dato, si allega alla presente il documento.

8. ALLOCAZIONE DEI RISCHI

Per quanto attiene alla allocazione dei rischi, la Regione ha condiviso con l'impresa affidataria l'identificazione, la valutazione e l'allocazione dei rischi connessi all'esercizio dei servizi oggetto di affidamento, in linea con quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019 e come esplicitato nel CdS 2024-2033 e nei suoi Allegati 3 ("Piano Economico e Finanziario (PEF) e Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO)") e 4 ("Matrice dei Rischi").

Il Dirigente Generale
Salvatore Lizzio