



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ,  
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, LAVORI PUBBLICI,  
UNIVERSITÀ

tel + 39 040 3774721  
fax + 39 040 3774732

territorio@regione.fvg.it  
territorio@certregione.fvg.it  
I - 34126 Trieste, via Giulia 75/1

## **RELAZIONE ex art. 34 comma 20 del DL 18.10.2012 n. 179 conv. con mod. in L 221/12 SULL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE AUTOMOBILISTICI E MARITTIMI**

### **1. Premessa**

La presente relazione è redatta ai sensi dell'art. 34 comma 20 del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche in legge 17 dicembre 2012, n. 221:

*“Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste”.*

Con essa, dando seguito alla Deliberazione Giuntale n. 26 dd. 10/01/2014, pubblicata sul sito della Regione FVG, con la quale sono stati indicati gli indirizzi operativi per la messa a gara dei servizi di TPL regionale ai sensi della legge regionale 23/2007 ed alla pubblicazione dell'avviso periodico indicativo di cui all'articolo 223 del decreto legislativo 163/2006 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europa Supplemento S60 dd. 26 marzo 2014 (102190-2014-IT), al fine di dare la massima pubblicità ed informazione in merito all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale automobilistico e marittimi del Friuli Venezia Giulia:

- si fornisce il quadro normativo e della situazione attualmente vigente sul TPL regionale;
- viene individuata la forma di affidamento prescelta del servizio di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano automobilistico, della Regione Friuli Venezia Giulia, nel rispetto della disciplina nazionale ed europea, della parità tra gli operatori, dell'economicità della gestione;
- si dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta;
- si definiscono i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico indicando le compensazioni economiche.

La presente relazione, approvata con Deliberazione giuntale n. 1532 di data 7 agosto 2014 viene pubblicata sul sito della Regione FVG nella sezione “bandi e avvisi” ed inviata all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico ai sensi dell'articolo 13, comma 25bis del DL n. 145/2013, convertito con modificazioni dalla L. n. 9/2014.

## **2. L'organizzazione attuale del servizio di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano della Regione FVG**

Con la legge regionale 7 maggio 1997, n. 20 *Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale nel Friuli-Venezia Giulia*, che ha consentito l'emanazione del Piano Regionale dei Trasporti, approvato il 20.11.1998 con deliberazione giuntale n. 3377/1998, è stata avviata la riforma del trasporto pubblico locale nella Regione Friuli-Venezia Giulia. Gli attuali contratti di servizio di trasporto pubblico locale (TPL) sono stati affidati a seguito di procedure concorsuali ad evidenza pubblica, ai sensi dell'articolo 15 primo comma della L.R. 20/1997 sulla base del PRTPL e sono stati prorogati per quattro anni a decorrere dall'1° gennaio 2011, ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 5, comma 18,19 e 20 della legge regionale n. 22 del 29 dicembre 2010<sup>1</sup>. La proroga è stata disposta nel rispetto delle condizioni stabilite dall'articolo 4, comma 4, del Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, n. 1370, ed è stata subordinata a iniziative e investimenti da effettuarsi a cura e spese dell'operatore del servizio pubblico sulla base di appositi indirizzi di coordinamento indicati con deliberazione giuntale 313/2011.

Il completo trasferimento delle funzioni di programmazione ed amministrative in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, salvo quelle proprie riservate allo Stato, è stato attuato per la Regione Friuli Venezia Giulia con il Dlgs 1° aprile 2004 n. 111 (Norme di attuazione dello statuto speciale della Friuli Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti).

Al fine della armonizzazione con le competenze trasferite è stato pertanto necessario procedere all'emanazione della vigente legge regionale n. 23 del 20 agosto 2007 (*Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità*), che ha tra l'altro disciplinato la formazione del nuovo Piano regionale del trasporto pubblico locale (PRTPL) comprensivo di tutte le modalità di trasporto regionale.

Ai sensi dell'articolo 38, comma 1, della citata legge regionale 23/ 2007 i contratti di servizio stipulati dagli Enti locali con i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale nell'ambito dei servizi automobilistici, tramviari e marittimi, esistenti alla data di entrata in vigore della legge medesima, sono rimasti disciplinati dalla normativa regionale previgente ovvero dalla legge regionale 20/1997 e, come già sopra rappresentato, sono stati prorogati con la legge regionale 29 dicembre 2010 n. 22 (Disposizioni per la formazione del bilancio pluriennale ed annuale della Regione - articolo 5, commi 18, 19 e 20), nelle more della predisposizione ed approvazione del Piano regionale del trasporto pubblico locale (PRTPL). Tale strumento, propedeutico all'affidamento dei servizi di TPL regionale è stato approvato con il Decreto del Presidente della Regione n. 080 di data 15/04/2013.

---

<sup>1</sup> Al fine di garantire la massima integrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di persone, nelle more della predisposizione e approvazione del Piano di cui all'articolo 13 e seguenti della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 (*Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità*), i contratti di servizio per il trasporto di persone con autobus, in scadenza al 31 dicembre 2010, sono prorogati per quattro anni a decorrere dall'1 gennaio 2011.

### **3. Il Piano del trasporto pubblico locale**

Il nuovo Piano del trasporto pubblico locale è lo strumento che configura per la prima volta un sistema regionale e locale dei servizi di trasporto di persone svolto su gomma, via mare e su rotaia prevedendo l'interoperabilità delle varie modalità di trasporto attraverso le infrastrutture di interscambio. Ciò ha consentito all'Amministrazione regionale di poter pianificare, programmare e gestire l'intero sistema della mobilità pubblica di interesse regionale, ridisegnando l'offerta complessiva del trasporto pubblico locale, perseguendo la specializzazione funzionale dei servizi e l'integrazione tra servizi diversi per modalità (bus, treno, mezzo di navigazione) o per tipologia (treno regionale/regionale veloce, corsa automobilistica urbana/extraurbana, treni afferenti linee diverse e così via). Il fine perseguito dalla Regione è stato il miglioramento della qualità del servizio, delle sue prestazioni e della sua fruibilità da parte dell'utenza.

I servizi di TPL sono stati classificati sulla base delle loro caratteristiche funzionali e l'offerta, pur preservando i collegamenti diretti casa-scuola e casa-lavoro dedicati prevalentemente all'utenza pendolare, è stata ridisegnata al fine di massimizzare le possibilità di interscambio tra servizi diversi per funzione o modalità di trasporto. In particolare, i servizi vengono classificati in base a livelli di priorità di mantenimento e le eventuali riduzioni dell'offerta vengono ripartite sui servizi in funzione del livello di priorità di mantenimento ad essi associato.

Parallelamente alla definizione della nuova offerta integrata è stato affrontato il tema della realizzazione/adequamento dei luoghi dedicati all'interscambio modale. All'integrazione funzionale dei servizi si è quindi affiancata l'integrazione fisica delle infrastrutture, con l'obiettivo di poter disporre di terminal strutturati in modo da ottimizzare la fruibilità dell'interscambio, perseguendo, al contempo, l'economicità di realizzazione e di gestione.

Infine, ad ulteriore promozione dell'utilizzo coordinato delle diverse soluzioni di viaggio offerte dal sistema del TPL nel suo complesso, è stata prefigurata l'attuazione di un sistema tariffario integrato, così da consentire agli utenti l'accesso a servizi diversi per tipologia o modalità di trasporto con un unico titolo di viaggio.

Il PRTPL, oltre ad individuare i criteri di ridefinizione dei servizi volti a ridurre le produzioni chilometriche, assicurando comunque un livello di servizio minimo, ha provveduto a superare la logica delle Unità di Gestione (i cui territori e la cui amministrazione sono corrispondenti alle quattro province regionali) configurando il trasporto pubblico regionale e locale su un unico bacino territoriale, definendo pertanto anche l'ambito territoriale di riferimento per l'affidamento del servizio di TPL.

Il PRTPL costituisce lo strumento cardine su cui si incentra l'azione della Regione sul trasporto pubblico locale e contiene tutti gli elementi per gli affidamenti correlati.

#### **4. Ambito territoriale del servizio e autorità competente per l'affidamento del servizio**

L'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011, applicabile a tutti i servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, prevede al comma 1 che *“A tutela della concorrenza e dell'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012. La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale.”*

Nel Friuli Venezia Giulia già con il Piano del Trasporto Pubblico Locale del 1998, la Regione aveva individuato nelle attuali UdG (Unità di gestione) corrispondenti al territorio provinciale, gli ambiti territoriali ritenuti idonei ad assicurare gli obiettivi della programmazione regionale e soddisfare al meglio le caratteristiche di universalità e accessibilità del servizio, in conformità a quanto previsto dall'art. 3-bis del D.L. 138/2011 e s.m.i.

Il nuovo PRTPL, come già sopra indicato, ha previsto che la programmazione dei servizi regionali di trasporto sia su ferrovia che automobilistico-marittimo si sviluppi sull'intero territorio regionale con l'obiettivo dell'efficienza ed economicità della gestione, senza che ciò comporti violazioni alla concorrenza.

E' stato inoltre evidenziato dallo stesso PRTPL come attraverso un processo di integrazione delle attuali gestioni, stimolato dalla concorrenza per il mercato in coerenza con la scelta di affidamento unico del servizio, è possibile un *“recupero di produttività ed efficienza, stimato in un 4% dei costi caratteristici del TPL automobilistico (circa il 5% per i servizi urbani e il 3,5% per i servizi extraurbani)”*.

Una gestione integrata può prevedere l'articolazione sul territorio di unità o società produttive ottimali, condividendo le migliori pratiche, e beneficiare parallelamente delle economie di scala sul fronte dei costi indiretti e delle spese generali.

In tal senso il soggetto che risulterà affidatario, potrà anche costituirsi in forma associata, con l'eventuale suddivisione dei servizi – per territorio servito o per tipologia - fra le diverse imprese partecipanti, purché sia comunque salvaguardata l'unitarietà dell'affidamento e del contratto di servizio.

Ciò consente di poter prevedere un efficientamento per i servizi e di conseguenza l'utilizzo dei conseguenti risparmi sulla spesa pubblica per il finanziamento dei servizi di TPL, alla luce della crisi economica in atto nel Paese, potendo così disporre di ulteriori risorse di bilancio a copertura degli oneri relativi agli affidamenti.

L'affidamento del servizio di trasporto gomma- marittimo regionale ad un unico soggetto consente viepiù di ottenere un miglioramento non solo dell'integrazione gomma-gomma, ma soprattutto di quella con i servizi regionali ferroviari, configurandosi altresì un incremento dei presupposti per l'integrazione tariffaria.

L'ambito regionale viene individuato anche quale bacino di gara, stanti le motivazioni sopra elencate e le caratteristiche territoriali e di distribuzione della popolazione.

Sotto il profilo della concorrenza, anche a fronte del parere della competente Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, la scelta del bacino unico regionale e dell'unico lotto di affidamento non comporta, stante anche le modeste dimensioni del bacino stesso, alcun problema, posto che negli atti di gara siano previsti requisiti di partecipazione, dimensionali e di esperienza, tali da non rendere oneroso l'ingresso a nuovi operatori.

## 5. Servizi marittimi

I servizi marittimi di interesse regionale non potendo essere garantiti in regime di libero scambio o essendolo in misura ritenuta insufficiente con riferimento alla continuità, regolarità, capacità e qualità del servizio, nonché alle tariffe e condizioni praticate, e concentrandosi comunque, in termini significativi nel periodo estivo, sono stati introdotti nel sistema di trasporto regionale e puntualmente individuati con Deliberazione giunta n. 1682/2001 dd. 11/05/2011 di modifica del Piano TPL 1998.

Le linee di competenza individuate e attualmente svolte sono:

Per la Provincia di Trieste: Trieste-Muggia;

Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana

Per la Provincia di Gorizia: Trieste-Grado;

Per la Provincia di Udine: Marano-Lignano

Questi servizi hanno costituito e costituiscono a tutt'oggi l'implementazione dei servizi terrestri automobilistici con una modalità di trasporto funzionale alle caratteristiche proprie del territorio regionale (la presenza di un vasto litorale e di una estesa area lagunare) mediante servizi che hanno consentito di dare una risposta più articolata in termini di domanda potenziale, ampliando nel contempo in maniera significativa l'intermodalità del TPL. Costituiscono inoltre una modalità di trasporto particolarmente gradita all'utenza, tale da contribuire a renderla strutturale all'interno del TPL regionale.

Nel campo delle infrastrutture a supporto dei servizi marittimi va peraltro sottolineato come nel corso degli ultimi anni sono state realizzati significativi interventi inerenti approdi a servizio del TPL marittimo nelle località di Grado, Trieste e Muggia anche a seguito di specifico Accordo di Programma Quadro sottoscritto con lo Stato. Nell'ambito di questi interventi, nel capoluogo regionale è stata realizzata, mediante il recupero di un preesistente magazzino portuale (il magazzino 1 sul molo IV) una nuova stazione marittima utilizzabile anche dai servizi marittimi internazionali a completamento del polo intermodale passeggeri di Trieste.

Nel nuovo Piano è stato evidenziato che i servizi marittimi, così come attualmente gestiti attraverso formule di sub-affidamento, raggiungono livelli di costo molto elevati a causa della scomposizione degli affidamenti e dalla gestione non unitaria, che potrebbero essere abbattuti nell'ipotesi di gestione a lotto unico con i servizi automobilistici.

L'intenzione di porre a gara i servizi marittimi nell'unico lotto regionale automobilistico è in linea con quanto disposto dal Regolamento europeo 1370/2009 (articolo 1, par. 2) il quale prevede l'applicazione di tale normativa, reputandola particolarmente utile, ove tali servizi siano integrati entro una rete urbana o regionale più estesa.

## **6. Altri servizi interessanti il territorio regionale**

Oltre ai servizi automobilistici e marittimi di linea il territorio regionale è attraversato da altri servizi commerciali svolti da soggetti muniti di autorizzazione e senza alcun onere a carico della Pubblica Amministrazione. Tali servizi sono disciplinati dalla Legge regionale n. 22 del 18/08/2005 *Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente nella regione Friuli Venezia Giulia*, dall'articolo 37 (*Servizi non di linea con autobus in regime di autorizzazione*) della Legge regionale 23/2007, dalla Legge regionale n. 027 del 5 agosto 1996 *Norme per il trasporto di persone mediante servizi pubblici automobilistici non di linea*.

Analogamente sono svolti servizi di trasporto, previa autorizzazione e senza alcun onere a carico della Pubblica Amministrazione, nell'ambito dei collegamenti transfrontalieri automobilistici e dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale di cui al D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 285.

Questi servizi non rientrano nell'ambito della procedura di affidamento dei servizi di competenza della Regione e quindi non rientrano nella presente relazione.

## 7. Il quadro normativo applicabile

Anche alla luce della sentenza n. 199/2012 della Corte Costituzionale sulla illegittimità della disciplina in materia di servizi pubblici locali (art. 4 del Decreto Legge 138/2011 convertito in Legge 148/2011), pubblicata in data 25 luglio 2012, la normativa del settore del trasporto pubblico locale e regionale applicabile per l'affidamento dei servizi automobilistico-marittimi della Regione Friuli Venezia Giulia è:

- Il REGOLAMENTO (CE) N. 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, in vigore dal 3.12.2009;

- L'articolo 61 della LEGGE 23 luglio 2009, n. 99 "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia", il quale consente di applicare, anche in deroga alla disciplina di settore, alcune disposizioni del citato Regolamento (CE) N. 1370/2007;

- La LEGGE REGIONALE 20 agosto 2007, n. 23, la quale in particolare prevede all'articolo 17 che l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico avvenga *"secondo procedure di legge a soggetti in possesso dei necessari requisiti normativamente previsti di onorabilità, capacità finanziaria e idoneità professionale."*

- Il DECRETO LEGISLATIVO 19 novembre 1997, n. 422 "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";

- L'articolo 3-bis del DECRETO LEGGE 13/08/2011 n. 138, "Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo", convertito in Legge n. 148/2011 come modificato dalla L. 24 marzo 2012, n. 27, L. 7 agosto 2012, n. 134 e dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221, il quale dispone che, al fine di tutelare la concorrenza e l'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano devono organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi entro il termine del 30 giugno 2012, pena l'intervento sostitutivo del Consiglio dei Ministri;

- Nota dell'Autorità Garante della concorrenza e del mercato, inviata in data 18 marzo 2014 (Prot. n. 9786/A del 24 marzo 2014);

- Parere Autorità Garante della concorrenza e del mercato, ai sensi dell'articolo 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, espresso con nota Prot. n. 18742/A del 19 giugno 2014.

## **8. Individuazione della forma di affidamento e sue ragioni**

Le valutazioni sulla modalità di affidamento da perseguire per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale hanno *in primis* tenuto conto del fatto che il servizio di TPL garantisce il diritto alla mobilità dei cittadini ed è un servizio di interesse economico generale, con le conseguenti caratteristiche di universalità ed elevata accessibilità. Oltre a ciò esso produce esternalità positive per il territorio e la collettività in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico, della congestione e dell'incidentalità del traffico, di occupazione del suolo da parte delle attività di trasporto.

Già alla fine degli anni novanta la Regione tra le prime in Italia, ha bandito le gare per l'affidamento dei servizi su gomma attraverso una procedura negoziata aggiudicata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, suddividendo il proprio territorio in quattro Unità di Gestione, corrispondenti sostanzialmente alle quattro province del territorio regionale che sono stati i soggetti di riferimento e che hanno contrattualizzato i servizi con le aziende affidatarie, secondo la politica economico-gestionale prevista dall'allora Piano del trasporto pubblico locale (del 1999) in attuazione della legge regionale 20/1997.

Ad oggi, la persistente crisi economica che ha imposto alle Regioni forti tagli della spesa pubblica e la conseguente progressiva decurtazione dei finanziamenti regionali a compensazione degli obblighi di esercizio rispetto ai trasferimenti operati dal 2001, non possono che determinare un'analogha scelta di affidare il servizio di trasporto pubblico regionale automobilistico-marittimo mediante procedura ad evidenza pubblica.

Solamente attraverso la messa a gara in un unico lotto del servizio di TPL regionale – comprensivo del servizio marittimo- può essere salvaguardato il mantenimento della dimensione sociale dell'offerta del servizio sull'orizzonte dell'intero periodo di affidamento (10 anni) ed essere consentita la riorganizzazione della rete per mantenere l'equilibrio economico dei servizi di trasporto pubblico locale, essendo anche in tal modo assicurata per la Regione l'unicità del contratto di servizio e degli standard di qualità richiesti;

### **8.1. Modalità di affidamento prescelta**

Sulla base di quanto stabilito dal Regolamento (CE) N. 1370/2007 e dallo stesso D.Lgs 422/1997 la modalità di affidamento è la **procedura ad evidenza pubblica**, come tra l'altro indicato nella Deliberazione giunta n. 26/2014, al fine della compensazione ottimale tra oneri e costi relativi ai servizi in applicazione del principio della massima trasparenza e pubblicità in materia di servizi pubblici.

In tale ottica un confronto competitivo tra operatori, che ha ad oggetto l'acquisizione del diritto a gestire il servizio alle condizioni contenute negli atti di gara, consente di coniugare obiettivi di efficacia e di efficienza nella gestione ed erogazione del servizio, assicurando continuità ed accesso generalizzato da parte dei cittadini attraverso l'imposizione di obblighi di servizio e l'attribuzione del diritto di esclusiva. La gara assicura la possibilità di verificare sul mercato il valore del corrispettivo da erogare e di selezionare pertanto la migliore offerta dal punto di vista sia della qualità del servizio che del prezzo.

In applicazione del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE, secondo quanto previsto agli articoli

54 e 55 la procedura di gara prescelta è la procedura **aperta** col criterio dell'aggiudicazione mediante **offerta economicamente più vantaggiosa**.

In attesa della conclusione della procedura ad evidenza pubblica per gli attuali contratti di servizio con le aziende attualmente esercenti, sulla base dell'articolo 38 comma 6 bis della legge regionale 23/2007, è prevista una proroga tecnica che avrà durata fino al momento del subentro del nuovo affidatario individuato conformemente alle procedure descritte.

## **9. Contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale e compensazioni economiche**

La disciplina vigente prevede l'obbligo della regolamentazione dei rapporti tra ente affidante e soggetto gestore mediante contratto di servizio. Lo stesso Regolamento (CE) 1370/2007 impone, anch'esso, l'obbligo della regolamentazione contrattuale dei rapporti tra ente e gestore stabilendo che il contratto di servizio è necessario tutte le volte in cui un'autorità intende concedere al gestore un diritto di esclusiva e/o una compensazione per l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico.

Ai sensi della COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE 29 marzo 2014, n. 2014/C92/01 sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, "come menzionato all'articolo 2, lettera e), del regolamento (CE) n. 1370/2007 un obbligo di servizio pubblico è un requisito finalizzato a 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. Pertanto, nel quadro istituito dal regolamento (CE) n. 1370/2007, gli Stati membri dispongono di un'ampia discrezionalità per definire gli obblighi di servizio pubblico in linea con le necessità degli utenti finali."

Pertanto nella logica degli obblighi di servizio pubblico è obiettivo della Regione garantire che i servizi di TPL (automobilistico-marittimi), in regime di esclusiva, siano prestati con continuità, a favore di tutti i cittadini del Friuli Venezia Giulia e su tutto il territorio interessato, a tariffe determinate dalla Regione e a condizioni di qualità e informazione all'utenza, indipendentemente dal grado di redditività economica di ciascuna linea esercita. Tale decisione si pone in linea di continuità con gli attuali servizi di TPL, già soggetti ai medesimi obblighi.

Infatti, in considerazione degli obblighi di servizio imposti e a fronte dell'analisi dello stato di fatto dei servizi attualmente eserciti, è stato ritenuto congruo il corrispettivo erogato e quindi lo stesso è stato indicativamente assunto, quale base di riferimento per l'affidamento dei nuovi servizi.

I nuovi servizi sono stati così stimati:

- una produzione di servizio di circa 42 milioni di km/anno articolata in servizi urbani e extraurbani di cui ca. 151.000 tranviari;
- una produzione di servizi marittimi di circa 52.000 miglia/anno

Il corrispettivo annuo per la determinazione della base d'asta è pari a:

- servizi automobilistici (urbani, extraurbani e tranviari): € 117.094.973,62
- servizi marittimi: € 1.195.529,02

per un valore complessivo dell'affidamento pari a € 130.000.000,00 annui (IVA inclusa), tale corrispettivo che tiene anche conto di un utile d'impresa coerente con gli indirizzi normativi a garanzia della contendibilità del mercato regionale, sarà annualmente indicizzato.

La durata complessiva dell'appalto è di 10 anni ed è ammessa la possibilità di procedere alla proroga ai sensi dell'articolo 4, par. 4 del Reg. (CE) n. 1370/2007 in quanto sono richiesti investimenti significativi da ammortizzare su un arco di tempo superiore ai dieci anni.

Si evidenzia infine che le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri su strada concesse conformemente alle disposizioni regolamento n. 1370/2007 sono esenti dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.