



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 7 del 27/01/2016

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 30 dicembre 2015, n. 2428

Approvazione dello schema di Accordo Quadro per l'utilizzo di capacità di infrastruttura ferroviaria ai sensi del D.Lgs. 112/2015.

Assente l'Assessore alle Reti e Infrastrutture per la mobilità, Avv. Giovanni Giannini, sulla base dell'istruttoria espletata congiuntamente dai Dirigenti dei Servizi Logistica e grandi progetti e Servizi di Trasporto e confermata dai Dirigenti delle Sezioni Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la mobilità e Programmazione e Gestione del Trasporto Pubblico Locale, riferisce quanto segue il V.P. Nunziante:

Premesso che:

il decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422, in attuazione degli articoli 1 e 3 e dei commi 3 e 4, lettere a) e b), dell'articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59, ha individuato le funzioni e i compiti conferiti alle regioni ed agli enti locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale e ha fissato i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale. Il citato decreto in particolare ha delegato alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti le ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato S.p.a. dalla legge 23 dicembre 1996, n. 662 e le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.;

la Legge Regionale 31 ottobre 2002, n. 18 ha disciplinato il sistema di trasporto pubblico di interesse regionale e locale in applicazione del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422. Tale Legge ha mantenuto in capo alla Regione le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale non attribuiti agli enti locali e non dichiarati di interesse nazionale;

la Legge Regionale 23 giugno 2008, n. 16 ha previsto, all'articolo 19, quale linea di intervento per l'attuazione delle strategie regionali in materia di trasporto ferroviario, la promozione delle necessarie sinergie tra gestori delle infrastrutture e dei servizi ferroviari finalizzate all'attuazione del modello di esercizio integrato dei servizi ferroviari gerarchizzati e al conseguimento di tutte le possibili economie di scala nelle attività di gestione e alio sfruttamento ottimale della capacità ferroviaria complessiva della rete regionale;

nel corso del 2010 la Regione ha sottoscritto contratti di servizi ferroviari con le società ferroviarie;

la Legge Regionale 20 agosto 2012, n. 24 ha regolamentato e organizzato, in conformità con i principi definiti dalla disciplina dell'Unione europea e in attuazione della disciplina statale, lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica e segnatamente dei servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti e i servizi di trasporto pubblico locale prevedendo che i servizi siano organizzati ed erogati all'interno di Ambiti territoriali ottimali (ATO) al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e che la programmazione e l'organizzazione dei servizi

pubblici locali sia riservata all'Organo di governo d'ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione dalla legislazione statale;

la medesima Legge Regionale ha mantenuto in capo alla Regione i compiti di programmazione secondo le modalità previste dalla legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18, tenuto conto della normativa nazionale di settore e delle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

la LR 24/2012 ha previsto l'istituzione, fino all'approvazione del Piano Triennale dei Servizi, di un Ambito Territoriale Ottimale di estensione regionale che, oltre ai servizi marittimi, aerei e ferroviari, comprende anche gli eventuali servizi automobilistici che collegano tra loro i bacini che, per la loro caratteristica, richiedono un esercizio unitario a livello regionale;

a fronte delle previsioni legislative nazionali, susseguitesesi a partire dal 2012 con l'emanazione del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, inerenti l'efficientamento dei servizi di trasporto e la conseguente e connessa potenziale riduzione dei trasferimenti operati dallo Stato alle regioni, la Giunta Regionale è intervenuta con i seguenti provvedimenti:

- DGR 1221 del 1 luglio 2013 di riclassificazione dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi ai sensi dell'art. 34 octies del d.l. 18.10.2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla Legge n. 221 del 17.12.2012;

- DGR 1453 del 2 agosto 2013 di autorizzazione alla prosecuzione dei contratti regionali dei servizi di trasporto pubblico in essere;

- DGR 1991 del 29 ottobre 2013 di adozione del piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 1.6 bis del d.l. 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7.8.2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24.12.2012, n. 228;

con Deliberazione di Giunta Regionale 2 aprile 2015, n. 676 sono state adottate le proposte di Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 e di Piano Triennale dei servizi 2015-2017. Tali strumenti di pianificazione, il cui iter di approvazione è attualmente in corso, prevedono linee di intervento finalizzate a cogliere i seguenti tre macro obiettivi riferiti ad altrettante scale territoriali:

- valorizzare il ruolo della regione nello spazio Euromediterraneo con particolare riferimento all'area Adriatico-Jonica ed al potenziamento dei collegamenti multimodali con la rete TEN-T secondo un approccio improntato alla co-modalità;

- promuovere e rendere efficiente il sistema di infrastrutture e servizi a sostegno delle relazioni di traffico multimodale di persone e merci in coordinamento con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socio-economico del sud Italia;

- rispondere alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale attraverso un'opzione preferenziale a favore del trasporto collettivo e della mobilità sostenibile in generale, per garantire uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne;

Il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)" ha disciplinato:

- le regole relative all'utilizzo ed alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia;

- i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie stabilite in Italia;

- i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ed anche nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura.

Il medesimo decreto ha previsto che le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione dello stesso e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto

di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un unico spazio ferroviario europeo e del decreto;

Il Decreto Legislativo 112/2015 inoltre:

- all'articolo 22 comma 5, prevede che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e un richiedente possano concludere un Accordo Quadro per l'utilizzo di capacità di infrastruttura per un periodo superiore a quello di un orario di servizio;
- all'articolo 23 comma 1 prevede che, fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, l'accordo quadro di cui all'articolo 22, comma 5, specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura richiesta dal richiedente e a questa offerta per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio, sulla base delle procedure e criteri definiti dall'organismo di regolazione sulla base dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 42, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e dell'articolo 26. L'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste e degli eventuali servizi connessi, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente;
- all'art. 23 comma 2, specifica che se il richiedente di un accordo quadro non è un'impresa ferroviaria, esso indica al gestore dell'infrastruttura, nei termini indicati nel prospetto informativo della rete, le imprese ferroviarie che effettuano per suo conto, almeno per il primo anno di vigenza dell'accordo medesimo, i servizi di trasporto relativi alla capacità acquisita con tale accordo quadro. A tali fini dette imprese ferroviarie procedono alla richiesta di assegnazione di capacità specifiche, sotto forma di tracce orarie e dei servizi connessi, e successivamente alla stipula del contratto con il gestore dell'infrastruttura, secondo le procedure previste negli articoli 22 e 25, e riportate nel prospetto informativo della rete.

Considerato che:

con il Decreto Ministeriale 138T del 31 ottobre 2000 è stata rilasciata a Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni la concessione al fine della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il medesimo decreto ha previsto la costituzione di apposita società per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. La concessione rilasciata con il DM 138T del 31 ottobre 2000, a far data dalla sua costituzione, è transitata alla società Rete Ferroviaria Italiana spa;

l'infrastruttura ferroviaria nazionale concessa a R.F.I. s.p.a. ricadente nel territorio pugliese ha un'estensione di oltre 800 km di linea ed è attualmente interessata dai servizi di trasporto ferroviario svolti da Trenitalia S.p.A. e da Ferrovie del Gargano s.p.a. in virtù dei vigenti contratti di servizio stipulati tra le medesime società e la Regione Puglia;

gli scenari delineati dagli strumenti di pianificazione regionali in materia di servizi e di infrastrutture delineano lo sviluppo futuro dei servizi di trasporto ferroviario in un assetto di interoperabilità tra infrastruttura ferroviaria nazionale e rete infrastrutturale ferroviaria regionale e in un assetto di libera circolazione delle imprese ferroviarie sulle reti; in particolare:

- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1 luglio 2013, n. 1221 "Riclassificazione dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi ai sensi dell'art. 34 octies del d.l. 18.10.2012 n. 179, convertito con modificazioni della Legge n. 221 del 17.12.2012 ha delineato lo scenario futuro di sviluppo dei servizi di trasporto ferroviario a seguito della realizzazione degli interventi di adeguamento e ammodernamento della rete infrastrutturale ferroviaria regionale e degli interventi di attrezzaggio del materiale rotabile ferroviario nella prospettiva della interoperabilità tra reti ferroviarie definendo un percorso di progressiva attuazione temporalmente scandito dalla realizzazione degli interventi finanziati con risorse pubbliche;
- la Deliberazione di Giunta Regionale 2 aprile 2015, n. 676 "Adozione delle proposte di Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 e di Piano Triennale dei servizi 2015-2017" nello svolgere la ricognizione degli interventi realizzati e nell'individuare gli interventi di futura realizzazione interessanti l'infrastruttura ferroviaria ricadente nel territorio pugliese ha confermato lo scenario delineato dalla DGR 1221/2013;

• nell'ambito del percorso di preparazione della Deliberazione di Giunta Regionale 2 aprile 2015, n. 676 la Regione Puglia ha attivato un'interlocuzione con GI volta tra l'altro a promuovere investimenti sulle porzioni di rete di RFI ricadenti nel territorio pugliese, fissando di concerto con RFI la visione strategica sottesa alla DGR 1221/2013;

Sull'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI Si sviluppano attualmente 6.400.000 treni chilometro/anno circa; la realizzazione di nuove interconnessioni, il miglioramento delle interconnessioni esistenti tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e l'infrastruttura ferroviaria regionale, il pieno adeguamento delle infrastrutture e del materiale rotabile alle previsioni legislative comunitarie in materia di sicurezza della circolazione consentiranno lo sviluppo di nuovi e innovativi servizi di trasporto ferroviario fino a traguardare l'obiettivo di piena integrazione ed interoperabilità tra reti e di libera circolazione sull'intera infrastruttura ricadente nel territorio regionale;

L'Accordo Quadro), nell'ambito delle normative nazionali, oltre ad essere uno strumento di coordinamento e pianificazione per la gestione delle richieste pluriennali di capacità da parte di tutti i richiedenti, assume un ruolo indispensabile per dare attuazione alle funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale delle Regioni e delle Province autonome oltre a quelle loro delegate ai sensi del Digs. 19 novembre 1997, n. 422.

Ritenuto, in coerenza con le disposizioni normative regionali in materia di modello di esercizio integrate dei servizi ferroviari gerarchizzati nonché con gli strumenti di pianificazione in materia di trasporti come richiamati in premessa, di avvalersi dello strumento dell'Accordo Quadro di cui al Decreto legislativo 112/2015 quale strumento finalizzato a regolare i rapporti tra Regione Puglia e Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. con riferimento all'utilizzo della capacità sulla infrastruttura ferroviaria nazionale.

Si propone di approvare lo schema di Accordo Quadro tra la Regione Puglia e Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. Allegato A parte integrante e sostanziale del presente provvedimento

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. 28/2001 e ss.mm.ii.:

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il provvedimento del quale si propone l'adozione rientra tra quelli di competenza della Giunta regionale ai sensi dell'art. 4, comma 4, lettera e) della Legge regionale n.7/1997.

Il relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone l'adozione del conseguente atto finale

LA GIUNTA

ha udita la relazione e la conseguente proposta del relatore;

viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento dal Dirigente del Servizio Ufficio Servizi di Trasporto e dal Dirigente del Servizio Gestione del Trasporto Pubblico Locale che ne attestano la conformità alla legislazione vigente;

a voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

Per le motivazioni espresse in narrativa, che qui si intendono integralmente riportate:

di approvare lo schema di Accord() Quadro tra la Regione Puglia e Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. Allegato A parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

di delegare il Presidente o suo delegato alla sottoscrizione del suddetto Accordo;

-

di disporre la pubblicazione del presente atto sul Bollettino ufficiale della Regione Puglia.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta
Dott. Bernardo Notarangelo Dott. Antonio Nunziante