

OR.S.A. Regione Umbria,
Via Piave 2 - 06034 FOLIGNO (PG)
Tel. 0742.668510
sr.foligno.orsaferrovie@sindacatoorsa.it
www.orsaumbria.it



IN QUESTO NUMERO

1. ADDIO DUOPOLIO
2. DELIBERA
3. UN SOGNO CHE DIVENTA REALTÀ

REGALO di NATALE.....



BUSITALIA



TRENITALIA

TRASPORTO FERROVIARIO ADDIO DUOPOLIO

Siamo felici che gli Amministratori Pubblici Umbri siano pervenuti alla decisione di superare l'incomprensibile ed unico dualismo esistente in Italia nel trasporto ferroviario regionale. Due aziende – Trenitalia e Busitalia - dello stesso Gruppo che svolgono il medesimo servizio.

Elemento da noi sempre ritenuto, imprescindibile per avviare quel percorso di razionalizzazione, efficientamento e potenziamento del servizio ferroviario e del trasporto in generale che i cittadini Umbri giustamente reclamano.

Siamo altresì consapevoli che questo sia soltanto l'avvio e non la conclusione di un processo complesso che dovrà ridisegnare e ripensare il trasporto in generale nella nostra Regione. Processo che se vorremo governare ci imporrà di superare le lacerazioni sindacali e tra i lavoratori alla vigilia di un'altra tappa importante quale è la gara del TPL in Umbria.

Altrimenti sarà l'ennesima occasione persa.



Regione Umbria

Giunta Regionale

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

N. 1380 SEDUTA DEL 21/12/2023

OGGETTO: Gestione coordinata dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale –
Periodo 2023-2032. Determinazione

		PRESENZE
Tesei Donatella	Presidente della Giunta	Presente
Morrone Roberto	Vice Presidente della Giunta	Presente
Agabiti Paola	Componente della Giunta	Presente
Coletto Luca	Componente della Giunta	Presente
Fioroni Michele	Componente della Giunta	Presente
Melasecche Germini Enrico	Componente della Giunta	Presente

Presidente: **Donatella Tesei**
Segretario Verbalizzante: Cristina Clementi

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge

LA GIUNTA REGIONALE

Visto il documento istruttorio concernente l'argomento in oggetto "**Gestione coordinata dei servizi di trasporto pubblico, ferroviario regionale – periodo 2023-2032. Determinazioni**" e la conseguente proposta di Assessore Enrico Melasecche Germini.

Preso atto;

- a) del parere favorevole di regolarità tecnica e amministrativa reso dal responsabile del procedimento;
- b) del parere favorevole sotto il profilo della legittimità espressa dal Dirigente competente;
- c) del parere favorevole del Direttore in merito alla coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione stessa;

Vista la legge regionale 1 febbraio 2005, n. 2 e la normativa attuativa della stessa;

Visto il Regolamento interno di questa Giunta;

Ai voti unanimi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

per le motivazioni contenute nel documento istruttorio che è parte integrante e sostanziale della presente deliberazione

1. di condividere la proposta operativa da Trenitalia S.p.A., consistente nella gestione coordinata della totalità dei servizi di trasporto ferroviario, di interesse regionale e locale approvata dall'Agenzia Unica regionale con Determinazione dell'Amministratore Unico, Dott.ssa Marina Balsamo, e trasmessa alla Regione con nota pec del 21/12/2023, prot. n. 2216, unitamente al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) e al Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO), allegati riservati e parti integranti e sostanziali del presente atto;
2. di dare atto che gli allegati riservati richiamati nel documento istruttorio e al punto 1. Del presente atto, non sono soggetti a pubblicazione ai sensi dell'art.5-bis, comma 2, lett c), del D.Lgs n. 33/2013 per la finalità relativa alla tutela di interessi privati;
3. di precisare che la copertura economica e finanziaria, indispensabile ai fini della sottoscrizione da parte dell'Agenzia Unica regionale del Contratto di Servizio in oggetto, è garantita dalle risorse del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) e, per quanto concernente gli investimenti, dalle risorse di cui al DM 319/2021, DM 408/2017, DM 164/2021, fondi FESR 2021-2027 ed FSC come dettagliatamente indicati nel documento istruttorio del presente atto;
4. di stabilire che, per la copertura dei costi del contratto di servizio, oggetto della presente deliberazione, viene trasferita nella titolarità dell'Agenzia la quota del FNT pari al valore imponibile di ciascun anno previsto nel relativo Piano Economico Finanziario e, come stabilito nel Piano di Ristrutturazione approvato, verranno materialmente trasferite nel patrimonio destinato della società in quote bimestrale anticipate, come previsto dagli atti costitutivi del Patrimonio Destinato;
5. di trasmettere il presente atto ai Servizi regionali della Ragioneria e Bilancio ai fini degli eventuali adempimenti di natura contabile connessi all'attuazione di quanto deliberato con il presente atto;
6. di dare mandato al Servizio Infrastrutture per la mobilità e Trasporto Pubblico a provvedere a tutti gli atti connessi e conseguenti alla presente deliberazione;
7. di trasmettere il presente atto ai soggetti interessati Trenitalia S.p.A. e Agenzia Unica regionale per la Mobilità, per la prosecuzione dell'istruttoria;
8. di pubblicare il presente atto ai sensi dell'art. 23, comma 1, lettera d), del D.Lgs n. 33/2013.

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

Oggetto: Gestione coordinata dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale – periodo 2023-2032. Determinazioni.

Premesso che con il D.Lgs 422/97 e s.m. e i. sono state conferite alle Regioni ed agli Enti Locali le funzioni e i compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della L. 15 marzo 1997, n.59.

Atteso che:

- al L.R. 37/1998, all'art. 19 bis, comma 1, e s.m. e i., ha individuato quale Agenzia Unica per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale le società Umbria TPL e Mobilità S.p.A., costituita in house, già titolare degli asset funzionali al trasporto pubblico locale, prevedendo che quest'ultima debba svolgere una serie di funzioni con riguardo al servizio di trasporto pubblico locale;
- ai sensi della predetta L.R., inoltre:
 - ✓ all'Agenzia possono essere affidati compiti di controllo relativi all'attuazione dei contratti di servizio stipulati con i gestori dei servizi pubblici di trasporto;
 - ✓ all'Agenzia è attribuita la titolarità dei contributi regionali per l'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico, minimi e aggiuntivi, oltre che ulteriori trasferimenti disposti dagli Enti Locali.

Richiamati integralmente i contenuti delle istruttorie tecniche delle DD.GG.RR. n.686/2019, n.556/2020, n. 1050/2021, con le quali è stato dato corso all'attuazione dell'art.19 bis della legge regionale 18/11/1998, n.37 e s.m.i.;

Richiamate inoltre:

- la deliberazione della Giunta regionale del 30/06/2021, n.624, nell'ambito della quale vengono analizzate importanti problematiche connesse all'esercizio ferroviario sulla rete ex FCU, prospettati gli scenari futuri per il rilancio del servizio ferroviario nonché assunte decisioni per la gestione dei servizi su tale rete mediante affidamento diretto decennale dei servizi ferroviari all'operato che, sulla base di specifiche verifiche, risulterà il migliore soggetto in grado di svolgere il ruolo di capofila di una pluralità di imprese del Gruppo Ferrovie dello Stato, per l'implementazione della strategia di rilancio complessiva promossa dall'Amministrazione Regionale;
- la deliberazione della Giunta regionale del 29/10/2021, n. 1051, con la quale è stato disposto il subentro dell'Agenzia Unica alla Regione Umbria, dalla data di efficacia della medesima delibera, nella titolarità, gestione, controllo, verifica e monitoraggio del contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per gli anni 2018-2032, tra Regione Umbria e Trenitalia S.p.A., acquisito alla Raccolta degli Atti della Regione in data 28/09/2018 con il n.5256;
- la deliberazione della Giunta regionale del 28/06/2022, n. 649, con la quale:

- ✓ è stato disposto il subentro dell’Agenzia Unica alla Regione Umbria nella titolarità, gestione, controllo, verifica e monitoraggio del contratto di servizio in essere per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, sottoscritto con Busitalia Sita Nord S.r.l. per gli anni 2015-2019, acquisito alla Raccolta degli Atti della Regione in data 10/01/2017 con il n.4696, in regime di proroga fino al 31/12/2022, come disposto con il presente atto;
- ✓ è stato dato mandato all’Agenzia Unica, relativamente ai servizi di trasporto pubblico ferroviario svolti da Busitalia Sita Nord S.r.l. nel rispetto di quanto deliberato dalla Giunta regionale con atto n. 624/2021, per procedere all’affidamento diritto decennale di tali servizi ferroviari al miglior operatore in grado di svolgere il ruolo di capofila di una pluralità di imprese del Gruppo Ferrovie dello Stato, per l’implementazione della strategia di rilancio complessiva promossa dall’Amministrazione Regionale;

Dato atto che, con riferimento a quanto previsto dalla richiamata D.G.R. n.649/2022 dalle interlocuzioni tra Regione e il Gruppo Ferrovie dello Stato è scaturita una proposta operativa per la gestione dei servizi ferroviari, elaborata da Trenitalia S.p.A. ed inviata all’Agenzia, coerente al perseguimento degli obiettivi regionali del trasporto ferroviario sulla rete regionale di cui alla DGR del 30/06/2021 N, 624; tale proposta operativa, consistente nella gestione coordinata della totalità dei servizi di trasporto ferroviario, di interesse regionale e locale, a cura del gestore Trenitalia S.p.a., è stata trasmessa dall’Agenzia Unica regionale a valle delle numerose interlocuzioni con il gestore dei servizi e con i competenti tecnici regionali, e prevede una rimodulazione del vigente Contratto di Servizio 2018-2032, per il periodo di vigenza residuale 2023-2032, con un’importante revisione del relativo Piano Economico Finanziario.

Precisato inoltre che, a prescindere dalla citata proposta operativa che allarga il perimetro contrattuale anche ai servizi ferroviari da esercire nella linea regionale FCU, il PEF deve essere in ogni caso rimodulato, in base al comma 7 dell’art.8 del vigente CdS: visti i ripetuti scostamenti tra PEF e CER, relativi agli anni 2018-2020 (ma i dati di preconsuntivo indicano lo stesso andamento anche per il 2021 e 2022), è necessario rimodulare il Piano Economico Finanziario del perimetro storico relativo alle linee nazionali. Inoltre, alla chiusura dei confronti PEF/CER relativi agli anni 2021 e 2022, che chiudono il primo quinquennio contrattuale, deve essere definito l’importo derivante dagli scostamenti PEF/CER accantonati a credito e a debito degli anni precedenti e regolato il relativo saldo. Quest’ultimo, ad oggi, evidenzia un importante credito regolatorio a favore della Regione Umbria in conseguenza fondamentalmente dei mancati investimenti da parte di Trenitalia S.p.A. nel periodo 2018-2020 e i preconsuntivi del 2021 e 2022 mostrano un andamento analogo per l’intero quinquennio.

Il PEF trasmesso da Trenitalia, quindi, è costituito dalla somma algebrica di due processi indipendenti:

- aggiornamento dei valori del PEF storico, per bilanciare i diversi macroavvenimenti che hanno caratterizzato il primo quinquennio contrattuale:
 1. ritardo degli investimenti sul parco rotabile, previsti a partire dal 2021 ed in realtà slittati, per avvenimenti accidentali che hanno interessato il procedimento di gara di Trenitalia per l’acquisto dei nuovi convogli, al biennio 2025-2026;
sostanziale riduzione degli introiti da tariffazione, per effetto dell’emergenza pandemica degli anni 2020-2022, che evidenzia una situazione al 2023 ancora inferiore, di circa il

15%, ai livelli del 2019, a fronte di previsioni originarie di crescita continua fino al 2032; si evidenzia che l'effetto pandemico è stato anche di modifica delle abitudini di spostamento dell'intera popolazione nazionale, anche per effetto dell'introduzione dei meccanismi di smart working, telelavoro e videoconferenza.

- introduzione di una nuova linea di produzione servizi, sulla linea FCU, con i relativi investimenti sul parco rotabile, per sostituire progressivamente l'attuale esercizio svolto con treni diesel dell'età media di circa 50 anni.

Di seguito si sintetizzano i punti salienti della proposta, documento allegato riservato al presente atto, che hanno comportato una radicale rimodulazione del Piano Economico Finanziario del Contratto di Servizio per il periodo 2023-2032 che si sottopone all'attenzione della Giunta con il presente atto:

1. Acquisizione perimetro ex Ferrovia Centrale Umbra

La proposta contempla il trasferimento del servizio sulle linee FCU alla Direzione Regionale Trenitalia S.p.A. dal 1/12024. Per gli anni 2024-2025 è previsto il subaffidamento integrale del servizio ferroviario sulla tratta Perugia-Sansepolcro a Busitalia, in continuità con la situazione attuale e a partire dal 2026, in coincidenza con l'introduzione della trazione elettrica e dell'ERTMS, l'erogazione diretta di tali servizi ferroviari da parte di Trenitalia con i fattori produttivi acquisiti dall'attuale gestione Busitalia, con particolare riferimento al personale. In attesa inoltre della definizione di un cronoprogramma per la riattivazione della tratta tra Perugia e Terni è prevista l'erogazione di un servizio autobus sostitutivo sulla stessa per l'intero periodo di piano.

2. Produzione

L'offerta contemplata nel Piano Economico Finanziaria (PEF) ammonta a 3,8 milioni di treni-km già previsti nel vigente Contratto di Servizio Trenitalia oltre ad un incremento della produzione sulla rete RFI di circa 0.19 milioni di treni-km a regime.

Tale incremento è riferito alla progressiva introduzione di un servizio ferroviario metropolitano, riconducibile alla missione Ellera-Assisi con servizio sulla nuova stazione di Collestrada, di collegamento con l'aeroporto San Francesco d'Assisi, per poter beneficiare dell'utenza dei servizi aerei che già nel 2023 ha superato i 500.000 pax/anno.

Inoltre, è prevista l'integrazione della produzione relativa al perimetro ex FCU a partire dal 1° gennaio 2024, consistente in circa 0,61 milioni di treni-km a trazione elettrica, sulla linea Perugia-Sansepolcro. Complessivamente, si raggiunge un totale di circa 4,6 milioni di treni-km. Sono altresì previsti bus sostitutivi per circa 710.000 km sulla linea Perugia-Terni non ancora riaperta all'esercizio ferroviario.

Anche in questa linea è prevista l'introduzione progressiva di servizi ferroviari metropolitani nella relazione Perugia Sant'Anna- Ponte Pattoli, con l'interscambio a Ponte San Giovanni con i servizi nazionali est-ovest lungo la Foligno Terontola, in un'ottica di piena integrazione.

3. Ricavi

L'evoluzione della domanda nel periodo 2023-2032 prevede, a perimetro CdS storico, il progressivo recupero della domanda 2019 (pre-COVID) al 2027. In aggiunta al perimetro da CdS storico, a partire dal 2024 è stata considerata la domanda aggiuntiva conseguente all'incremento dell'offerta su rete RFI, che raggiunge a regime il valore di 22,8 milioni di viaggi.-km, inclusivo dell'effetto della fermata aggiuntiva di Collestrada-Aeroporto.

La crescita dei ricavi medi unitari nel periodo 2023-2032 è stata stimata in funzione degli incrementi tariffari già previsti per tipologia di titolo di viaggio e della composizione delle vendite relative all'anno 2022. Negli anni 2024 e 2025 è previsto un primo incremento tariffario volto all'allineamento delle tariffe applicate su rete FCU alle tariffe in vigore sulle relazioni attualmente gestite da Trenitalia su rete nazionale. A partire dal 2026 l'incremento tariffario considerato è allineato a quanto previsto dal PEF in vigore per le relazioni su rete nazionale.

I ricavi previsti sono pari ad un volume complessivo nel periodo 2023-2032 di 312,2 milioni di € che includono l'effetto combinato di minori ricavi a perimetro storico (-23,2 M€), ricavi da produzione aggiuntiva su rete RFI (+7,2 M€) e ricavi relativi al perimetro FCU (+7,7 M€).

4. Costi operativi

L'attuale quadro macroeconomico caratterizzato da forti spinte inflattive ha comportato il rialzo dei prezzi degli input produttivi. Tale effetto, combinato agli efficientamenti previsti su personale e manutenzione e alla produzione aggiuntiva, è stimato in maggiori costi operativi per complessivi 42,0 € milioni nel periodo 2023-2032 a perimetro storico (incremento di circa il 10% rispetto alle previsioni del contratto originario) inclusa la produzione aggiuntiva su rete RFI. L'impatto sui costi operativi dovuto all'integrazione del perimetro ex FCU è stimato in 122,9 M€.

Ai fini della verifica dell'efficienza, ai sensi della Del. Art. n.120/2018, la Regione/Agenzia Unica hanno richiesto i relativi parametri di efficienza ad ART. L'autorità ha conseguentemente comunicato la percentuale di recupero dell'efficientamento ex Delibera ART. n.120/2018 da assumere come riferimento per la definizione degli obiettivi di efficienza. Questa è pari allo 0,33% annuo nel periodo regolatorio quinquennale 2023-2027 per il nuovo perimetro che include la produzione da CdS storico ed ex FCU ed è stata calcolata come media ponderata sui volumi di produzione relativi ai due perimetri. Si è quindi proceduto ad una prima verifica del rispetto del parametro di efficienza singolarmente per ciascun perimetro.

I perimetri di riferimento comunicati da ART, relativamente ai servizi ex FCU, sono correlati ai valori del triennio 2017-2019 relativi alla Banca Dati Altre IF aggiornati a valori 2022 e proiettati nel periodo 2023-2027. Ciò in ragione del fatto che, secondo ART, le consistenti limitazioni alla circolazione sulla rete FCU hanno comportato l'impossibilità di utilizzare i valori relativi allo specifico CdS per la determinazione degli obiettivi di efficienza.

I costi operativi risultanti, a perimetro RFI, si attestano al di sotto della proiezione del costo operativo efficiente minimo per l'intero periodo regolatorio. L'efficientamento conseguito è pari al 5,56% nel quinquennio rispetto al costo operativo medio unitario di riferimento, ovvero l'1,14% annuo.

Il risultato per il solo perimetro FCU evidenzia invece che i costi operati risultanti si collocano all'interno dell'intervallo dei valori indicati da ART relativamente alle imprese ferroviarie italiane minori, escluse cioè Trenitalia e Trenord.

5. Corrispettivi

Sono previsti corrispettivi integrativi per il periodo 2023-2032 pari complessivamente a 164,7 M€, di cui 38,2 M€ per il riequilibrio del PEF a perimetro RFI e 126,4 M€ aggiuntivi per il perimetro ex FCU (pari ad un costo medio annuo di circa 14 M€). Il corrispettivo è stato

stimato, per entrambi i perimetri, con il metodo variabile. A perimetro RFI, il fabbisogno del corrispettivo cresce in corrispondenza delle prime consegne dei treni a 200 km/h con un incremento delle componenti negative di reddito relativamente ad ammortamenti e remunerazione del CIN. Tale incremento si riassorbe progressivamente a partire dal 2027.

Si evidenzia che l'incremento dei costi rispetto alla gestione Busitalia degli ultimi anni (corrispettivo regionale di circa 8,2 M€ compreso il CCNL di categoria) è riconducibile sia agli ammortamenti relativi al nuovo materiale rotabile (i mezzi diesel utilizzati finora sono ampliamenti ammortizzati ed hanno valore residuo pari a zero), sia al progressivo incremento dei servizi rispetto alla situazione attuale, compatibilmente con l'avanzamento dei lavori di RFI per la riapertura della linea, sia ai costi manutentivi della flotta.

Finanziariamente la Regione Umbria potrà coprire parzialmente i maggiori corrispettivi compensando il credito regolatorio cumulato al 31/12/2022. Si propone di utilizzare il credito regolatorio per coprire i picchi di corrispettivo, principalmente individuati nell'annualità 2026.

6. Investimenti (materiale rotabile)

Al fine di far fronte ai ritardi accumulati nel primo periodo regolatorio nella fornitura dei nuovi ETR 200 km/h è previsto il posticipo della dismissione di Locomotive E464 e Carrozze Media Distanza rispetto a quanto previsto nel vigente PEF.

A regime, si prevede un minor fabbisogno di Loco E464 e Carrozza MD grazie all'utilizzo promiscuo dei nuovi rotabili sulle linee RFI ed ex FCU, che determinerà importanti sinergie operative.

Infine è previsto l'utilizzo di Minuetto elettrici, in parte di proprietà della Regione Umbria (n.4) e in parte (n.5) acquisiti da altre Direzioni Regionali, necessari alla produzione incrementale a perimetro ex FCU ed RFI.

Gli investimenti a carico di Trenitalia, nel periodo 2018-2032, ammontano a complessivi 234,1 M€, al netto della quota contribuita dalla Regione Umbria, pari a 41,44 M€, così composta:

- 21,94 M€ da risorse rinvenienti da fondi PNRR (DM 319/2021) e fondi Ministeriali (DM 408/2017 e DM 164/2021) stanziati appositamente per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario;
- 19,5 M€ da risorse rinvenienti da fondi FESR 2021-2027.

Inoltre, vi sono costi a carico della Regione Umbria per il revamping dei propri Minuetto elettrici (n.4) e per i successivi interventi di manutenzione ciclica della flotta, coperti da risorse FSC 2021-2027 per un ammontare di 10 M€.

Si segnala, rispetto alle attuali previsioni contrattuali, la crescita esponenziale dei costi di manutenzione ciclica dei convogli, che hanno sostanzialmente raddoppiato l'incidenza unitaria.

7. WACC

In accordo con la Delibera ART n.49/2023 è stato adottato il tasso di remunerazione del CIN previsto per il periodo 12 marzo 2023 – 11 marzo 2024 e pari al 7,45%.

Visto che l'Agenzia, all'interno della propria istruttoria per l'approvazione della proposta di Trenitalia, ha richiesto alla Regione Umbria un parere di compatibilità dell'andamento dei

corrispettivi con le disponibilità del bilancio regionale;

Considerato, a questo fine, l'importante impegno finanziario a carico della Regione derivante dalla rimodulazione della gestione coordinata dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale, si ritiene opportuno rappresentare nella sottostante tabella il riepilogo del fabbisogno complessivo stimato per il periodo 2024-2032, necessario per la copertura finanziaria di tutti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale, sulla base degli attuali livelli attesi di incremento dei costi (Tasso Inflazione Programmata). La tabella evidenzia il picco di necessità di copertura economica per l'anno 2026, anno in cui si propone di concentrare l'uso del credito regolatorio, in modo da smussare il picco di corrispettivo.

SERVIZIO TPL FERRO – GOMMA
PROSPETTO RIEPILOGATIVO DELLE RISORSE NECESSARIE PER IL PERIODO 2024-2032
 (importi in milioni di euro)

SERVIZI / CONTRATTI	2024 TIP 2,3%	2025 TIP 2%	2026 TIP 2%	2027 TIP 2%	2028 TIP 2%	2029 TIP 2%	2030 TIP 2%	2031 TIP 2%	2032 TIP 2%
Convenzioni studenti universit.	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53
Servizi minimi gomma enti locali, titolo integrato, air-link, navigazione lago Trasimeno	54,60	55,71	56,82	53,40	54,47	55,56	56,67	57,80	58,96
Servizi interregionali e sostitutivi gomma	3,20	3,27	3,33	3,40	3,47	3,54	3,61	3,68	3,75
Nuovo contratto di servizio Trenitalia (comprensivo dell'ex contr. di serv. Busitalia ferro per FCU)	54,10	53,30	63,00	65,50	64,50	62,60	62,00	60,90	62,30
Contratto di programma RFI	5,92	5,92	5,92	5,92	5,92	5,92	5,92	5,92	5,92
Trenitalia Carta tutto treno	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42
Frecciarossa	1,00	1,30	1,30	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Contributi mobilità alternativ	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
FEE agenzia	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Contributi CCNL gomma	6,50	6,50	6,50						
Totale fabbisogno	128,57	129,25	140,12	132,07	132,21	131,47	132,05	132,15	134,78
Copertura FNT	103,60	103,60	103,60	103,60	103,60	103,60	103,60	103,60	103,60
Fabbisogno risorse regionali	24,97	25,65	36,52	28,47	28,61	27,87	28,45	28,55	31,18

Tutto ciò premesso si propone alla Giunta regionale:

1. di condividere la proposta elaborata da Trenitalia S.p.A., consistente nella gestione coordinata della totalità dei servizi di trasporto ferroviario, di interesse regionale e locale, approvata dall'Agenzia Unica regionale con Determinazione dell'Amministratore Unico, Dott.ssa Marina Balsamo, e trasmessa alla Regione con nota PEC del 21/12/2023, prot. n.2216, unitariamente al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) e al Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO), allegati riservati e parti integranti e sostanziali del presente atto;
2. di dare atto che gli allegati riservati richiamati nel documento istruttorio e al punto 1. Del presente atto, non sono soggetti a pubblicazione ai sensi dell'art. 5-bis, comma 2, lett. c), del D.lgs. n. 33/2013 per la finalità relativa alla tutela di interessi privati;
3. di precisare che la copertura economica e finanziaria, indispensabile ai fini della sottoscrizione da parte dell'Agenzia Unica regionale del Contratto di Servizio in oggetto, è garantita dalle risorse del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) e, per quanto concerne gli investimenti, dalle risorse di cui al DM 319/2021, DM 408/2017, DM 164/2021, fondi FESR 2021-2017 ed FSC come dettagliatamente indicati nel documento istruttorio del presente atto;
4. di stabilire che, per la copertura dei costi del contratto di servizio, oggetto della presente deliberazione, viene trasferita nella titolarità dell'Agenzia la quota del FNT pari al valore imponibile di ciascun anno previsto nel relativo Piano Economico Finanziario e, come stabilito nel Piano di Ristrutturazione approvato, verranno materialmente trasferite nel patrimonio destinato della società in quote bimestrali anticipate, come previsto dagli atti costitutivi del Patrimonio Destinato;
5. di trasmettere il presente atto ai Servizi regionali della ragioneria e Bilancio ai fini degli eventuali adempimenti di natura contabile connessi all'attuazione di quanto deliberato con il presente atto;
6. di dare mandato al Servizio Infrastrutture per la mobilità e Trasporto Pubblico a provvedere a tutti gli atti connessi e conseguenti alla presente deliberazione;
7. di trasmettere il presente atto ai soggetti interessati Trenitalia S.p.A. e Agenzia Unica regionale per la Mobilità, per la prosecuzione dell'istruttoria;
8. di pubblicare il presente atto ai sensi dell'art. 23, comma 1, lettera d), del D.Lgs n.33/2013.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA E AMMINISTRATIVA

Ai sensi del vigente Regolamento interno della Giunta: si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica e amministrativa del procedimento e si trasmette al Dirigente per le determinazioni di competenza.

Perugia, lì 21/12/2023

Il responsabile del procedimento

Michele Fracasso

PARERE DI LEGITTIMITÀ

Ai sensi del vigente Regolamento interno della Giunta:

Visto il documento istruttorio;

Atteso che sull'atto è stato espresso:

- il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica e amministrativa reso dal responsabile del procedimento;

Si esprime parere favorevole in merito alla legittimità dell'atto

Perugia, lì 21/12/2023

Il dirigente del Servizio
Infrastrutture per la mobilità e trasporto
pubblico locale
Leonardo Naldini

PARERE DEL DIRETTORE

Il Direttore, ai sensi e per gli effetti degli artt. 6, l.r. n.2/2005 e 13 del Regolamento approvato con Deliberazione e di G.R., 25 gennaio 2006, n.108:

- riscontrati i prescritti pareri del vigente Regolamento interno della Giunta;
- verificare la coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione, esprime parere favorevole alla sua approvazione.

Perugia, lì 21/12/2023

Il Direttore
Direzione Regionale Governo del
Territorio, Ambiente, Protezione Civile
Stefano Nodessi Proietti
Titolare

PROPOSTA ASSESSORE

L'Assessore Enrico Melasecche Germini ai sensi del vigente Regolamento della Giunta regionale

propone

alla Giunta regionale l'adozione del presente atto.

Perugia, lì 21/12/2023

Assessore Enrico Melasecche Germini
Titolare

UN SOGNO CHE DIVENTA REALTÀ

Sotto l'albero di Natale i ferrovieri umbri hanno trovato un piacevole regalo: la delibera della Giunta Regionale in merito al riordino del trasporto ferroviario regionale.

Tale delibera sancisce il passaggio della produzione e dei lavoratori interessati al trasporto ferroviario di Busitalia a Trenitalia.

Un sogno che si realizza e che abbiamo inseguito in questi ultimi otto anni in solitudine tra i silenzi se non addirittura tra i sorrisini ironici delle altre Organizzazioni Sindacali in tutte le assise politiche, istituzionali e sindacali in cui si discuteva di trasporto.

Per quanto riguarda la produzione questo avverrà a partire dal 1° gennaio 2024, mentre il passaggio dei lavoratori avverrà nel 2026 in concomitanza con il termine dei lavori atti all'introduzione della trazione elettrica ed all'implementazione dell'ERTMS sulla tratta Perugia-Sansepolcro in attesa della completa riapertura dell'intera infrastruttura ferroviaria.

Si stabilisce inoltre che il servizio oggi svolto sulla tratta Perugia-Sansepolcro in attesa del passaggio del personale nel 2026 sarà svolto in subaffitto integrale da Busitalia (mezzi e personale).

Occorrerà vigilare nel periodo di transizione - subaffitto integrale del servizio a Busitalia- che:

- Il cronoprogramma degli interventi sulla rete ex FCU venga rispettato al fine di non prorogare ulteriormente il passaggio del personale a Trenitalia;
- I dipendenti di Busitalia e Trenitalia vengano utilizzati esclusivamente per coprire la produzione di competenza (situazione al 31 dicembre 2023) al fine di scongiurare possibili indebiti recuperi di produttività e/o economici che graverebbero esclusivamente sui lavoratori;

Inoltre, dovremmo concordare durante tale periodo di transizione le procedure di passaggio del personale ferroviario di Busitalia a Trenitalia analogamente a quanto concordato in passato per il passaggio ad RFI dei lavoratori della manutenzione infrastrutture di Umbria Mobilità.

"Il sindacato è partecipazione, abbiamo bisogno anche di te"

Per quanto ci riguarda affermiamo già da oggi che l'unico contratto da applicarsi al suddetto personale non potrà essere che il **CCNL AF e del Contratto di Gruppo FS senza nessuna deroga o confluenza**. Inoltre, il **periodo di servizio svolto in qualifica** (macchinista, capotreno, manutentore ecc...) nelle varie aziende che si sono succedute nel tempo sia considerato senza nessuna penalizzazione **come valido ai fini dell'anzianità di servizio ed economico** (inquadramento).

