



**Regione Lombardia**  
LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N. XII/ 6065

SEDUTA DEL 27-04-2026

Presidente

**ATTILIO FONTANA**

Assessori regionali MARCO ALPARONE *Vicepresidente*

ALESSANDRO BEDUSCHI

GUIDO BERTOLASO

FRANCESCA CARUSO

GIANLUCA COMAZZI

ALESSANDRO FERMI

PAOLO FRANCO

GUIDO GUIDESI

ROMANO MARIA LA RUSSA

ELENA LUCCHINI

FRANCO LUCENTE

GIORGIO MAIONE

DEBORA MASSARI

MASSIMO SERTORI

CLAUDIA MARIA TERZI

SIMONA TIRONI

Con l'assistenza del Segretario Isabella Spreafico

Su proposta dell'Assessore Franco Lucente

Oggetto

SERVIZI FERROVIARI DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE. AFFIDAMENTO DEI SERVIZI INTEGRATIVI EFFETTUATI CONTINUATIVAMENTE CON MODALITÀ AUTOMOBILISTICA: APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITÀ DI GESTIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO LOCALE DI CUI ALL' ART. 14 DEL D.LGS. 201/2022 E CONTESTUALE DISPOSIZIONE DI AGGIORNAMENTO DELL' AVVISO DI PREINFORMAZIONE DI CUI ALL'ART. 7, COMMA 2, DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1370/2007

Si esprime parere di regolarità amministrativa ai sensi dell'art.4, comma 1, l.r. n.17/2014:

Il Direttore Generale

Silvio Landonio

La Dirigente

Silvia Maria Volpato

Esito favorevole del controllo degli aspetti finanziari e/o patrimoniali, ai sensi dell'art. 8, comma 5 della D.G.R. n. 4755/2016:

Il Direttore Centrale Manuela Giaretta



## Regione Lombardia

LA GIUNTA

### VISTI:

- il D.lgs. 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'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" e successive modificazioni ed integrazioni;
- 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, successivamente integrato dal Regolamento (UE) 2338/2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016;
- la Legge Regionale n. 6 del 4 aprile 2012 "Disciplina del settore dei trasporti", così come revisionata da ultimo dalla Legge Regionale n. 2 del 29 gennaio 2026;
- il Regolamento regionale 6 giugno 2014 n. 4 "Sistema tariffario integrato regionale del trasporto pubblico (art. 44 L.R. n. 6/2012)";
- il Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione);
- il Decreto Legislativo 201/2022 di riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica;
- il Decreto Legislativo n. 36/2023 "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici";

**VISTE**, altresì, le Deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito ART) pertinenti per oggetto, tra cui in particolare:

- n. 48/2017 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 D.L. n. 1/2012;
- n. 154/2019 Revisione della delibera n. 49/2015 "Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi 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", come poi revisionata dalla delibera n. 64/2024;

### RICHIAMATI:

- l'art. 34-octies del D.L. n. 179/2012, che dispone l'affidamento mediante gara dei servizi automobilistici integrativi svolti in modo continuativo;
- l'art. 7, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, che impone la pubblicazione dell'avviso di preinformazione;
- la d.g.r. n. XII/2100/2024, con cui è stato disposto lo scorporo dei servizi e l'avvio del percorso per l'affidamento tramite gara;
- la d.g.r. n. XII/2620/2024, con cui è stata disposta la pubblicazione dell'avviso di preinformazione;



## Regione Lombardia

### LA GIUNTA

- la d.g.r. n. XII/4601/2025 con cui sono stati aggiornati il cronoprogramma della procedura e l'avviso di preinformazione e la successiva d.g.r. n. XII/5215/2025, con cui è stata anticipata la previsione di pubblicazione del bando di gara entro il mese di luglio 2026;

#### **DATO ATTO** che:

- è stato pubblicato l'avviso di preinformazione in data 28 giugno 2024, successivamente aggiornato in data 1° luglio 2025;
- nella seduta del 21 gennaio 2026 l'ART ha reso alla Regione Lombardia parere positivo, a seguito di richiesta di integrazioni del 13 novembre 2025, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla previsione di un lotto unico per l'affidamento dei servizi autobus integrativi al servizio ferroviario regionale alla luce delle considerazioni illustrate nella c.d. "Relazione dei Lotti";
- dall'11 febbraio 2026 al 13 marzo 2026 è stata svolta la procedura di Consultazione pubblica prevista dalla Misura 4.5 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019;
- resta confermato il termine di pubblicazione della gara entro il mese di luglio 2026;

#### **CONSIDERATO** che:

- ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 201/2022, la scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale deve essere esplicitata in apposita relazione illustrativa;
- tale relazione costituisce atto presupposto per l'avvio della procedura di affidamento;
- la Direzione Generale competente ha predisposto la Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione, che specifica la modalità di affidamento prescelta, motivando il ricorso alla procedura competitiva, anche tramite comparazione delle alternative e confronto con la precedente gestione e definisce il perimetro dei servizi e gli obiettivi di efficienza e qualità, così come la sussistenza dei requisiti previsti dall'Unione Europea;

**RILEVATA** la necessità di procedere all'aggiornamento dell'avviso di preinformazione già pubblicato, al fine di recepire l'evoluzione del cronoprogramma, anche a seguito degli elementi emersi in sede di Consultazione pubblica, con riferimento ai tempi necessari per l'acquisizione degli autobus, e garantire, altresì, coerenza con la sopra citata relazione ex art. 14 D.Lgs. 201/2022, introducendo le conseguenti modifiche come evidenziato nell'Allegato B e di seguito specificato:

- descrizione dell'oggetto della procedura aggiornata rispetto al quantitativo di produzione stimato (2,3 milioni buskm/anno) e alla possibilità di modifiche alla produzione effettiva in funzione dell'evoluzione dell'offerta ferroviaria;
- data di inizio e data di fine aggiornate con l'indicazione rispettivamente del 01/08/2028 e del 31/12/2033;



## Regione Lombardia

LA GIUNTA

### **RITENUTO:**

- di approvare la Relazione illustrativa redatta ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 201/2022 di cui all'Allegato A, come parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- di stabilire che l'affidamento dei servizi integrativi al servizio ferroviario regionale effettuati continuativamente con modalità automobilistica avvenga mediante procedura ad evidenza pubblica ex d.lgs. 36/2023 da avviarsi entro il mese di luglio 2026;
- di disporre l'aggiornamento dell'avviso di preinformazione già oggetto di pubblicazione ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, come da Allegato B, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

**RITENUTO** altresì di dare mandato agli Uffici competenti di trasmettere la Relazione di cui all'Allegato A ad ANAC, tramite piattaforma dedicata;

**DATO ATTO** che l'obbligazione giuridicamente vincolante per Regione, relativa al nuovo affidamento, risulterà perfezionata solo a seguito dell'aggiudicazione della corrispondente procedura di gara e della sottoscrizione del relativo contratto di servizio;

**STABILITO** che, coerentemente con la delibera n. XII/6002 del 20/04/2026 "Aggiornamento della programmazione delle procedure per l'acquisizione di beni e servizi per la Giunta regionale per l'anno 2026 in coerenza con il bilancio approvato e aggiornamento della programmazione integrata di sistema", la copertura della procedura, sulla base delle attuali disponibilità di bilancio, pari a euro 61.359.882,00 (IVA esclusa), è a valere sui capitoli 16901 e 16902 per gli esercizi 2027-2033;

**VALUTATO** di rinviare a successive deliberazioni le determinazioni conseguenti al presente atto in relazione all'aggiornamento delle tempistiche di avvio del servizio, nell'ambito della programmazione dell'attività contrattuale della Giunta regionale per l'acquisizione di beni e servizi per il triennio 2026-2027-2028 e coerentemente con le eventuali rimodulazioni degli attuali stanziamenti a copertura, da disporre con l.r. "Assestamento al bilancio 2026/2028", fermo restando l'importo complessivo di euro 61.359.882,00 (IVA esclusa);

**DATO ATTO** del confronto intercorso con la Struttura "Programmazione acquisti e gestione appalti" e acquisita la condivisione del Dirigente pro-tempore, in qualità di R.U.P. della procedura di affidamento dei servizi autobus integrativi al servizio ferroviario regionale;

**VISTO** il Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile della XII Legislatura approvato dal Consiglio Regionale con d.c.r. n. XII/42 del 20/06/2023 e, in particolare, il Pilastro 1 "Lombardia Connessa", l'Ambito Strategico 1.1. "Reti di mobilità: infrastrutture,



## Regione Lombardia

LA GIUNTA

servizi e connessioni" e l'Obiettivo strategico 1.1.2 "Sviluppare il Servizio Ferroviario Regionale";

**RICHIAMATA** la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 "Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale";

**VISTA** la Legge regionale 31 dicembre 2025, n. 21 di approvazione del Bilancio regionale di previsione per il triennio 2026-2028";

**All'unanimità** dei voti, espressi nelle forme di legge;

### DELIBERA

1. di approvare la "Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale" ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 201/2022, di cui all'Allegato A, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
2. di stabilire che l'affidamento dei servizi integrativi al servizio ferroviario regionale effettuati continuativamente con modalità automobilistica avvenga mediante procedura ad evidenza pubblica ex d.lgs. 36/2023 da avviarsi entro il mese di luglio 2026;
3. di disporre l'aggiornamento dell'avviso di preinformazione già oggetto di pubblicazione ai sensi dell'art. 7, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, come da Allegato B, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
4. di stabilire che, la copertura della procedura, sulla base delle attuali disponibilità di bilancio e coerentemente con la d.g.r. n. XII/6002/2026, richiamata nelle premesse, pari a euro 61.359.882,00 (IVA esclusa), è a valere sui capitoli 16901 e 16902 per gli esercizi 2027-2033;
5. di rinviare a successive deliberazioni le determinazioni conseguenti al presente atto in relazione all'aggiornamento delle tempistiche di avvio del servizio, nell'ambito della programmazione dell'attività contrattuale della Giunta regionale per l'acquisizione di beni e servizi per il triennio 2026-2027-2028 e coerentemente con le eventuali rimodulazioni degli attuali stanziamenti a copertura, da disporre con l.r. "Assestamento al bilancio 2026/2028", fermo restando l'importo complessivo di euro 61.359.882,00 (IVA esclusa);
6. di dare mandato agli Uffici competenti di trasmettere la Relazione di cui all'Allegato A ad ANAC, tramite piattaforma dedicata e demandare alla Direzione Generale competente l'adozione degli adempimenti conseguenti;



**Regione Lombardia**

LA GIUNTA

7. di pubblicare il presente provvedimento ai sensi del D.Lgs. 33/2013 art. 7 bis c. 3 sul sito di Regione Lombardia nella sezione "Amministrazione trasparente".

IL SEGRETARIO  
ISABELLA SPREAFICO

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

ALLEGATO B

## Aggiornamento dell'avviso di preinformazione ai sensi dell'art. 7, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007

Italia – Servizi di trasporto pubblico terrestre – Affidamento del servizio automobilistico integrativo dei servizi ferroviari sulle tratte ferroviarie della Regione Lombardia

Numero di pubblicazione dell'avviso: 440891-2025

Numero dell'edizione della GU S: 127/2025

### **Voci da aggiornare**

#### Voce 2.1 Procedura

Titolo: Affidamento del servizio automobilistico integrativo dei servizi ferroviari sulle tratte ferroviarie della Regione Lombardia

Descrizione: Affidamento dell'appalto relativo al servizio di trasporto pubblico dei servizi integrativi al servizio ferroviario regionale, effettuati continuativamente con modalità automobilistica, da aggiudicarsi in conformità alle previsioni del Codice dei contratti d.lgs. 36/2023.

L'analisi del programma di esercizio affidato attualmente a Trenord evidenzia che le corse effettuate in modalità automobilistica si distribuiscono su tutto il territorio regionale essendo funzionalmente integrate alla rete dei servizi ferroviari, in modo correlato alla disponibilità o meno dell'infrastruttura ferroviaria, alle fasce orarie e modalità di manutenzione della stessa, alle soggezioni di circolazione, quali ad esempio l'assenza di punti di incrocio che impedisce l'inserimento di corse in direzione opposta. Di conseguenza il perimetro dei servizi integrativi oggetto di affidamento coincide con quello delle linee affidate a Trenord (Allegato 1.A.1 del contratto) e riguarda l'intero territorio regionale, comprensivo delle estensioni di tali linee verso le Regioni confinanti, per un quantitativo di produzione stimato in circa 2.300.000 buskm/anno. Si evidenzia che tale valore è stimato usando le percorrenze stradali, mentre i valori presenti nel contratto di servizio Trenord utilizzano convenzionalmente le distanze ferroviarie. Le distanze stradali sono circa il 38% superiori a quelle ferroviarie. La produzione effettiva potrà essere modificata in funzione dell'evoluzione dell'offerta ferroviaria e di eventuali ulteriori esigenze di trasporto, nei termini che saranno definiti nella procedura e nello schema di contratto di servizio. Il contratto di servizio del presente affidamento disporrà che tutte le corse siano pienamente integrate con i restanti servizi ferroviari, in termini, a titolo esemplificativo, di orari delle corse, posizione delle fermate, tariffe e titoli di viaggio, presenza nel sistema di vendita ferroviario e informazione al pubblico. A partire dall'avvio dell'affidamento, le corrispondenti corse saranno scorporate dal programma di servizio in capo all'impresa ferroviaria Trenord. La durata dell'affidamento è allineata all'anno di scadenza del vigente contratto Trenord (2033). I servizi automobilistici sostitutivi riconducibili a interruzioni a carattere temporaneo della rete ferroviaria o alle altre fattispecie previste dal D.L. n. 179/2012 non sono oggetto del presente affidamento.

Tipo di procedura: Procedura di gara (articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370 /2007)

### Voce 5.1.1 Finalità

Natura dell'appalto: Servizi

Classificazione principale (cpv): 60112000 Servizi di trasporto pubblico terrestre

Quantità: 2 300 000 chilometri

### Voce 5.1.3 Data di inizio e durata previste dell'appalto

Data di inizio: 01/08/2028

Data di fine durata: 31/12/2033



***SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA ECONOMICA***

**Schema di relazione illustrativa della scelta  
della modalità di gestione del servizio pubblico locale  
(d.lgs. 201/2022, art. 14, commi 2, 3 e 4; art. 31, commi 1 e 2)**

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI AUTOBUS INTEGRATIVI  
AL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE**

<b>INFORMAZIONI DI SINTESI</b>	
Oggetto dell'affidamento	<b>AFFIDAMENTO DEI SERVIZI AUTOBUS INTEGRATIVI AL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE</b>
Importo dell'affidamento	<b>€ 61.359.882,00 IVA ESCLUSA (€ 67.495.870,20 IVA INCLUSA)</b>
Ente affidante	<b>80050050154 – REGIONE LOMBARDIA</b>
Tipo di affidamento	<b>APPALTO DI SERVIZI - CONTRATTO GROSS COST</b>
Modalità di affidamento	<b>AFFIDAMENTO TRAMITE PROCEDURA A EVIDENZA PUBBLICA</b>
Durata dell'affidamento	<b>Durata contratto: 5 ANNI E 5 MESI Avvio del servizio: un anno dalla data di aggiudicazione (stima agosto 2028)</b>
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare:	<b>IL SERVIZIO OGGETTO DELL’AFFIDAMENTO INTERESSA L’INTERO TERRITORIO REGIONALE. POPOLAZIONE INTERESSATA DALLA FORNITURA DEL SERVIZIO (AL 31.12.2024): 10.000.000 CIRCA</b>

<b>SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE</b>	
Nominativo:	<b>SILVIA MARIA VOLPATO</b>
Ente di riferimento	<b>REGIONE LOMBARDIA</b>
Area/servizio:	<b>DIRIGENTE UO TRASPORTO PUBBLICO - DIREZIONE GENERALE TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE</b>
Telefono:	<b>02 6765 7735</b>
Email/PEC	<b>silvia_volpato@regione.lombardia.it trasporti@pec.regione.lombardia.it</b>
Data di redazione	<b>27/04/2026</b>

## **SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO**

### **A.1 - Contesto giuridico**

Di seguito si riportano le principali fonti normative, incluse quelle relative alla regolamentazione tariffaria, nonché gli strumenti di pianificazione e programmazione riferiti al Trasporto Pubblico Regionale e Locale in ambito lombardo, con particolare riferimento all'affidamento del servizio.

#### ***Quadro normativo e regolatorio di riferimento per l'affidamento***

- a. 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".
- b. Regolamento CE n. 1370/2007 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, come modificato ed integrato dal regolamento UE n. 2338/2016.
- c. Comunicazione della Commissione UE n. 2014/C 92/01 sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento CE n. 1370/2007.
- d. Legge 24 dicembre 2007, n. 244, che all'art. 2, comma 461, fissa le disposizioni che l'Autorità competente è tenuta ad applicare in sede di stipula dei contratti di servizio per tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti.
- e. Decreto Legge n. 179/2012 "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese", articolo 34-octies "Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale.
- f. Legge regionale 4 aprile 2012 n. 6 "Disciplina del settore dei trasporti", così come revisionata da ultimo dalla Legge Regionale n. 2 del 29 gennaio 2026.
- g. Regolamento regionale 6 giugno 2014 n. 4 "Sistema tariffario integrato regionale del trasporto pubblico (art. 44 L.R. n. 6/2012)".
- h. Decreto Legge n. 50/2017 "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo", convertito con modificazioni dalla legge n. 96 del 21 giugno 2017, e s.m.i.
- i. Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti 28 marzo 2018 n. 157 "Determinazione dei costi standard unitari dei servizi di trasporto pubblico".

## ALLEGATO A

- j. Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
- k. Decreto Legislativo n. 201/2022 di riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.
- l. Decreto Legislativo n. 36/2023 “Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici”;
- m. Deliberazioni dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) pertinenti per oggetto, tra cui in particolare:
  - n. 48/2017 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;
  - n. 154/2019 Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi 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;
  - n. 53/2024 la quale stabilisce nuove condizioni minime di qualità dei servizi di TPL di passeggeri su strada oggetto di OSP;
  - n. 64/2024 a conclusione del procedimento di revisione della delibera n. 154/2019;
  - n. 177/2024 la quale prevede la revisione e la conclusione del procedimento della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia;
  - n. 30/2026 Determinazione annuale del margine di utile ragionevole per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada, di cui alla delibera n. 154/2019.

**Strumenti regionali di pianificazione e programmazione**

**Trasporto pubblico locale**

- a. D.G.R. n. X/833 del 25 ottobre 2013 “Obiettivi e indicatori per il trasporto pubblico locale anche ferroviario di cui al D.P.C.M. 11 marzo 2013. Attuazione dell’art. 16 bis del D.L. 95/2012 convertito in L. 135/2012”.
- b. D.G.R. n. X/2380 del 19 settembre 2014 “Linee guida per lo svolgimento delle indagini di rilevazione della soddisfazione dell’utenza dei servizi di trasporto pubblico in attuazione dell’art. 15 della L.R. n. 6/2012”.
- c. D.G.R. n. X/2486 del 10 ottobre 2014 “Linee guida per la redazione dei programmi di bacino del trasporto pubblico locale – L.R. n. 6 del 4 aprile 2012, art. 13”.
- d. D.G.R. n. X/4140 del 8 ottobre 2015 di aggiornamento dei “Criteri per lo sviluppo dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi ed interoperabili” a supporto del sistema di integrazione modale e tariffaria ferro-gomma-navigazione lacuale, approvate con D.G.R. n. 2672 del 14 dicembre 2011.
- e. D.G.R. n. X/4927 del 14 marzo 2016 “Linee guida di coordinamento per l’affidamento del servizio di trasporto pubblico locale e la redazione dei contratti di servizio”.
- f. “Programma Regionale della Mobilità e Trasporti” (PRMT), approvato con DCR X/1245 del 20 settembre 2016, il cui aggiornamento è stato adottato con la d.g.r. XII/5025 del 22/09/2025 “Adozione della proposta di aggiornamento del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) l.r. 6/2012 art. 10 e presa d’atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica/Valutazione di Incidenza”.
- g. D.G.R. n. X/7644 del 28 dicembre 2017 “Criteri per la determinazione dei costi standard e dei fabbisogni di mobilità”.
- h. D.G.R. XII/4355 del 12 maggio 2025 "Approvazione della disciplina di cui all’art. 17 “Risorse per il trasporto pubblico locale” della l.r. 6/2012 “disciplina del settore dei trasporti” - Contestuale attribuzione di risorse alle Agenzie del TPL per i servizi di trasporto pubblico locale per l’esercizio 2025 ai sensi dell’articolo 17 della l.r. 6/2012 e per l’esercizio 2026 ai sensi dell’articolo 2, comma 11 della l.r. 24/2019" che riguarda tra l’altro l’applicazione dei costi standard (ex DM 157/2018) al riparto delle risorse regionali per il TPL.
- i. D.G.R. n. XII/2100 del 25 marzo 2024 "Contratto di servizio con Trenord s.r.l. per la gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale per gli anni 2023-2033. Determinazioni

## ALLEGATO A

conseguenti ai pareri espressi da Autorità di regolazione dei trasporti e Autorità garante della concorrenza e del mercato: relazione di affidamento e servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari".

- j. D.G.R. n. XII/2620 del 24 giugno 2024 "Gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale: disposizione della pubblicazione dell'avviso di preinformazione di cui all'art. 7 comma 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 per un nuovo affidamento dei servizi integrativi automobilistici con contestuale scorporo dal contratto di servizio con Trenord".
- k. D.G.R. n. XII/4601 del 23/6/2025 "Servizi ferroviari di interesse regionale e locale. Modifica dei termini per l'affidamento dei servizi integrativi effettuati continuativamente con modalità automobilistica".
- l. D.G.R. XII/5125 del 27 ottobre 2025 "Servizi ferroviari di interesse regionale e locale. Affidamento dei servizi integrativi effettuati continuativamente con modalità automobilistica: cronoprogramma aggiornato e conseguenti determinazioni".

### ***Altri riferimenti***

- Contratto di Servizio tra Regione Lombardia e Trenord, relativo al periodo 1/12/2023 - 30/11/2033 per l'effettuazione dei servizi di trasporto regionale in Lombardia, approvato dalla Giunta regionale con d.g.r. n. 1442 del 27/11/2023 e sottoscritto in data 29/11/2023 (<https://www.regione.lombardia.it/giunta/sedute-e-delibere/delibera-1442-legislatura-12>).

### **A.2 - Indicatori di riferimento e schemi di atto**

Trattandosi di servizio pubblico a rete, l'affidamento sarà effettuato in conformità alle disposizioni regolatorie dettate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) nell'ambito dell'Atto di regolazione di cui all'Allegato A alla Delibera 154/2019 nel testo consolidato derivante dalle modifiche apportate dalle Delibere ART nn. 113/2021, 64/2024 e 177/2024 e dei relativi Annessi ("Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi 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

## ALLEGATO A

o da società con prevalente partecipazione pubblica”), nonché della Delibera 48/2017 (“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”). In particolare, gli Annessi all’allegato A alla delibera 154/2019 riportano:

- gli schemi per la redazione del Piano Economico e Finanziario Simulato (Annesso 5);
- gli Schemi di Contabilità regolatoria (Annesso 3);
- lo Schema di Matrice dei rischi (Annesso 4);
- i Contenuti minimi dei Contratti di servizio (Annesso 2);
- il “Set informativo minimo” degli atti di gara (Annesso 6);
- lo Schema della Relazione di Affidamento (Annesso 8).

In merito ai costi di produzione che devono essere presi a riferimento per l’individuazione delle basi d’asta, si applica il DM 157/2018 (che dà attuazione all’articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, relativamente ai “costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l’aggiornamento e l’applicazione degli stessi”). Sarà inoltre considerato anche quanto disposto da ART nella Delibera n. 30/2026 che, in attuazione della Misura 17, Allegato “A” alla delibera n. 154/2019, ha adottato la determinazione annuale del margine di utile ragionevole per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada.

Infine, per quanto attiene agli indicatori ed ai livelli minimi di qualità dei servizi, trovano applicazione le disposizioni della Delibera ART n. 53/2024, con specifico riferimento all’Allegato A - Atto di regolazione recante “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da Obblighi 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.”

## **SEZIONE B – DESCRIZIONE DEL SERVIZIO**

### **B.1 - Caratteristiche del servizio**

Per definire l’oggetto della gara di affidamento dei bus integrativi, è stata condotta un’analisi di dettaglio sul programma di esercizio dell’anno 2026 del contratto di servizio tra Regione Lombardia e Trenord.

Il programma di esercizio contiene tutte le corse svolte in modalità ferroviaria e quelle svolte in

## ALLEGATO A

modalità automobilistica. Nell'attuale affidamento a Trenord, i servizi bus sono ricompresi nel programma di esercizio, sia se sostitutivi, sia se integrativi, e pertanto il loro costo è parte integrante del Piano Economico Finanziario (PEF) del contratto stesso.

In base alla legislazione vigente, i bus che vengono attivati per indisponibilità momentanee dell'infrastruttura, sia programmate, sia per cause di forza maggiore, possono continuare a essere ricompresi nel perimetro dell'affidamento ferroviario. Viceversa, l'oggetto del nuovo affidamento è relativo a bus che, pur essendo anch'essi sinergici con le corse ferroviarie, sono effettuati stabilmente nel corso dell'anno. Pertanto, il contratto ha già previsto lo scorporo dei bus integrativi e il loro inserimento in un diverso contratto.

L'affidamento delle corse automobilistiche integrative riguarda l'intero territorio regionale, che è pertanto da intendersi come il bacino territoriale ottimale ("non inferiore a quella del territorio provinciale e non superiore a quella del territorio regionale") previsto dall'art. 34-octies del D.L. n. 179/2012 citato nei riferimenti normativi.

L'analisi comparativa condotta evidenzia infatti che l'affidamento del servizio tramite lotto unico risulta complessivamente più efficiente ed efficace rispetto all'ipotesi di due lotti, sotto il profilo economico, operativo e organizzativo.

Ai fini della scelta relativa ai lotti di affidamento, Regione ha svolto il procedimento prescritto dalla Delibera ART n. 48/2017 e definito un unico lotto di affidamento per le ragioni operative, tecniche ed economiche descritte nella Relazione sottoposta al parere dell'ART; l'ART con [parere n. 6/2026](#) "Parere reso alla Regione Lombardia, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento dei servizi autobus integrativi al servizio ferroviario regionale", si è espressa favorevolmente rispetto a tale scelta.

Oltre alle corse bus già esistenti nell'attuale affidamento ferroviario, si aggiunge nella presente procedura di affidamento un insieme di nuovi servizi, che si articolano in due categorie:

- linee notturne suburbane;
- due linee interamente svolte con autobus, già esistenti, ma per le quali è prevista una rimodulazione del servizio.

Le linee notturne suburbane rappresentano un progetto di nuova implementazione, relativo all'area milanese, che ha lo scopo di allineare il livello quantitativo e qualitativo dell'offerta ferroviaria in

## ALLEGATO A

ore serali sulla grande area metropolitana relativa alle linee suburbane S a quanto è già presente sulla rete urbana e metropolitana di Milano, oggi limitata ai confini amministrativi della città di Milano, che da vari anni offre una rete notturna calibrata per questa specifica componente di domanda. Per realizzare un “hub” notturno unico, tutte le linee automobilistiche integrative delle linee S vengono concentrate in partenza da Milano Cadorna. Da lì vanno poi a raggiungere la prima stazione utile del normale percorso ferroviario, garantendo però la messa a disposizione di una interfaccia unica in città tra tutte le linee, al fine di favorire comodi interscambi di utenza tra di esse. In ragione della differente quantità di domanda notturna nel corso della settimana, è stata prevista una impostazione di un servizio base attivo dalla notte della domenica/lunedì a quella del giovedì/venerdì (quindi indicativamente per 255 giorni/anno) e un servizio potenziato attivo nelle notti del venerdì/sabato e del sabato/domenica o prefestivo (quindi per i restanti 110 giorni/anno). Il servizio base presenta di norma due corse bus per direzione successive alle ultime corse ferroviarie, con la medesima frequenza 30' (in alcuni casi una sola corsa per direzione, con frequenza 60') mentre il servizio potenziato presenta di norma quattro corse bus aggiuntive per direzione, ferma restando la frequenza di 30' (oppure due corse, nei casi con frequenza 60').

Il sistema dei bus notturni è volto a colmare una lacuna dell'offerta ferroviaria nell'area suburbana milanese.

Linea	Origine	Destinazione	km stradali	km ferroviari	corse/ giorno	giorni/ anno	km stradali/ anno	Frequenza
S1	Cadorna	Melegnano	26	18,8	4	255	26.500	30
S3	Cadorna	Saronno	43	21,0	4	255	43.900	30
S4	Cadorna	Camnago	42	23,6	4	255	42.800	30
S5	Cadorna	Legnano	40	27,0	4	255	40.800	30
S6	Cadorna	Magenta	45	26,7	4	255	45.900	30
S7	Cadorna	Triuggio	39	32,3	2	255	19.900	60
S8	Cadorna	Cernusco	40	37,5	2	255	20.400	60
S18	Cadorna	Paderno d'Adda	42	38,5	2	255	21.400	60
S9	Cadorna	Abbiategrasso	34	21,1	4	255	34.700	30
S11	Cadorna	Seregno	30	22,2	4	255	30.600	30
S15	Cadorna	Treviglio	60	38,1	4	255	61.200	30
	<b>Totale</b>						<b>388.100</b>	

Tabella 1 - Progetto linee notturne suburbane, servizio previsto per le giornate DOMENICA-GIOVEDÌ

## ALLEGATO A

Linea	Origine	Destinazione	km stradali	km ferroviari	corse/ giorno	giorni/ anno	km stradali/ anno	Frequenza
S1	Cadorna	Melegnano	26	18,8	8	110	22.900	30
S3	Cadorna	Saronno	43	21,0	8	110	37.800	30
S4	Cadorna	Camnago	42	23,6	8	110	37.000	30
S5	Cadorna	Legnano	40	27,0	8	110	35.200	30
S6	Cadorna	Magenta	45	26,7	8	110	39.600	30
S7	Cadorna	Triuggio	39	32,3	4	110	17.200	60
S8	Cadorna	Cernusco	40	37,5	4	110	17.600	60
S18	Cadorna	Paderno d'Adda	42	38,5	4	110	18.500	60
S9	Cadorna	Abbiategrasso	34	21,1	8	110	29.900	30
S11	Cadorna	Seregno	30	22,2	8	110	26.400	30
S15	Cadorna	Treviglio	60	38,1	8	110	52.800	30
<b>Totale</b>							<b>334.900</b>	

Tabella 2 - Progetto linee notturne suburbane, servizio previsto per le giornate VENERDI'-SABATO

Note: la numerazione delle linee (in particolare S15, S18) è quella prevista a regime dal PRMT

Le linee S7-S8-S18 sono intercalate a 20' l'una dall'altra da Milano a Monza.

Le linee S3-S4 ed S5-S6 sono intercalate a 15' nelle tratte comuni.

Le due linee totalmente bus oggetto di riorganizzazione sono elencate di seguito; le stesse si caratterizzano per la comune circostanza che, pur esistendo un'infrastruttura ferroviaria, da vari anni si è ritenuto opportuno svolgere temporaneamente l'intero servizio in modalità bus:

- R9 Rovato-Iseo (in modalità bus da dicembre 2018, ma da settembre 2025 con tre coppie sperimentali di treni tra Rovato e Pisogne nei giorni festivi);
- R24 Sesto Calende-Laveno Lago (in modalità bus dal 2013).

Con il nuovo affidamento il servizio sarà strutturato a frequenza fissa di 120 minuti.

Linea	Origine	Destinazione	km stradali	km ferroviari	corse/ giorno	giorni/ anno	km stradali/ anno	Frequenza
R24	Sesto Calende	Laveno Lago	28	22,9	16	365	163.500	120
R9	Rovato	Iseo	24	15,0	16	365	140.200	120
<b>Totale</b>							<b>303.700</b>	<b>221.100</b>

Tabella 3 - Progetto linee interamente servite da bus

Lo scenario a lotto unico rappresenta la totalità del servizio corrispondente ad una produzione di

## ALLEGATO A

circa 2.300.000 bus\*km a cui aggiungere le percorrenze a vuoto (stimate nel 9,5% delle percorrenze). Il capitolato potrà prevedere anche un'ulteriore produzione flessibile e opzionale, stimata in circa 500.000 bus\*km (in funzione della riattivazione o meno di corrispondenti corse ferroviarie).

Il Programma di esercizio dei servizi di cui al presente contratto deve considerarsi comunque flessibile in quanto l'esperienza di esercizio dei bus integrativi degli anni precedenti mostra come nel corso di espletamento del servizio possa sorgere la necessità di introdurre una nuova corsa in modalità bus per una pluralità di motivazioni, non preventivabili in sede di gara.

Complessivamente il servizio oggetto di nuovo affidamento sarà strutturato come in tabella.

Voce	Buskm/anno
Bus integrativi standard	1.265.100
Progetto linee S notturne	723.000
R24 Sesto Calende-Laveno Lago	163.500
R9 Rovato-Iseo	140.200
<b>Subtotale R24+R9</b>	<b>303.700</b>
<b>Totale generale</b>	<b>2.291.800</b>
<i>Bus integrativi, parte flessibile opzionale</i>	<i>500.600</i>
<i>Totale con parte flessibile opzionale</i>	<i>2.792.400</i>

Tabella 4 - Totale produzione prevista per l'intero affidamento

Nota: il pacchetto definito come "parte flessibile opzionale" non è incluso nel PEFS del presente affidamento e rappresenta una quota di produzione la cui richiesta all'affidatario rientra nelle facoltà esercitabili dalla stazione appaltante in corso di esecuzione del contratto.

Per quanto riguarda gli indicatori, si fa espresso rinvio ai KPI che saranno determinati in base all'Annesso 7 alla Delibera ART 154/2019.

I livelli qualitativi sono stati individuati in prima elaborazione nel Documento di Consultazione e sono stati oggetto della Consultazione di cui alla Misura 4 della Delibera ART 154/2019 (conclusasi il 13.03.2026); essi verranno puntualmente definiti nella Relazione di affidamento, alla quale sarà garantito accesso in sede di gara tramite link, in conformità alle misure di regolazione in materia di condizioni minime di qualità nei servizi di TPL su strada (Delibera n. 53/2024).

Nella procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale le condizioni economiche di

affidamento sono determinate a valle del PEFs e della Relazione di Affidamento propedeutiche all'espletamento della procedura di affidamento dei servizi.

## **B.2 - Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni**

Come già riferito, nell'attuale affidamento a Trenord, i servizi bus integrativi sono ricompresi nel programma di esercizio, e pertanto il loro costo è oggi parte integrante del Piano Economico Finanziario (PEF) del contratto stesso.

Sotto il profilo contenutistico, gli Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) comprendono il rispetto delle comuni caratteristiche del servizio pubblico universale: continuità e regolarità, accesso indifferenziato e universalità, tariffazione regolata.

Conseguentemente, il contratto di servizio prevederà un Programma di Esercizio (PdE) con le corse da eseguire in via continuativa e senza facoltà dell'operatore di non svolgere determinati servizi (obblighi di continuità del servizio). Il servizio è dedicato alla generalità degli utenti ed è, pertanto, ad offerta indifferenziata (obblighi di trasporto). Inoltre, l'accesso al servizio è già regolato dalle tariffe applicate per il servizio ferroviario regionale e non è prevista una specifica e diversa tariffazione del solo servizio integrativo (obbligo tariffario).

Il calcolo della compensazione economica riconosciuta al gestore sarà effettuato in virtù delle disposizioni comunitarie e nazionali vigenti, mediante la previsione di un Piano Economico Finanziario Simulato (PEFS) redatto in conformità alle Misure di cui alla Delibera ART n. 154/2019 e s.m.i., muovendo dall'analisi del costo standard secondo le previsioni del D.M. 157/2018.

Le corrispondenti risorse risultano appostate sul bilancio di previsione 2025/2027, per gli anni dal 2027 al 2033; l'anno finale è stato individuato allo scopo di uniformare la scadenza del nuovo affidamento a quella del contratto Trenord.

Rispetto alle analisi effettuate e fermo restando che la misura compiuta della compensazione sarà determinata a valle della definizione del PEFS, in ottemperanza alle Misure di regolazione di cui alla Delibera ART n. 154/2019, attualmente è stato considerato come provvista finanziaria dell'affidamento un importo totale di euro 61.359.882,00 Iva esclusa (67.495.870,20 Iva inclusa).

## ALLEGATO A

L'utilizzo degli schemi di PEFS di cui all'annesso 5 alla Delibera ART 154/2019 sarà vincolante anche per la redazione del PEF di gara da parte dei concorrenti.

Il presente affidamento è di tipo *gross-cost*, ovvero gli introiti da biglietti e abbonamenti spettano all'ente affidante. In particolare, al fine di garantire la continuità tra il servizio ferroviario ed il servizio integrativo oggetto di affidamento, i titoli di viaggio continueranno ad essere venduti dal Gestore Uscente Trenord, il quale incasserà tutti gli introiti e trasferirà periodicamente a Regione Lombardia gli introiti relativi al servizio integrativo, attraverso un meccanismo di *clearing* che terrà conto della domanda trasportata da tali servizi.

Il gestore dei servizi di cui al presente affidamento, invece, verrà remunerato esclusivamente con i corrispettivi del contratto di servizio.

### **Conformità alla disciplina europea degli aiuti di Stato**

I vincoli espressi sui livelli di servizio determinano oneri che gravano sul Gestore e che devono essere compensati tramite trasferimenti in grado di garantire il principio di economicità e non in contrasto con la disciplina europea sugli aiuti di Stato. Infatti, i servizi oggetto di gara e facenti parte del futuro contratto di servizio non sono interamente compensabili dal mercato. In base a quanto riportato nei considerando n.33 del Regolamento 1370/2007 (che richiamano direttamente la sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, Altmark Trans GmbH della Corte di giustizia delle Comunità europee), affinché la compensazione degli obblighi di servizio pubblico non costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'Art. 107, par. 1, del "Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea – TFUE", devono essere rispettati quattro criteri cumulativi:

- a) l'impresa beneficiaria deve essere incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
- b) i parametri per il calcolo della compensazione devono essere definiti, in via preventiva, in modo obiettivo e trasparente;
- c) la compensazione non può eccedere l'importo necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole;

## ALLEGATO A

d) quando la scelta dell'impresa a cui affidare il servizio non venga effettuata nell'ambito di una procedura di gara che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire i servizi al costo minore per la collettività, il livello della compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi di un'impresa media, gestita in modo efficiente.

Nella presente relazione si è dato atto dell'esistenza di OSP con la loro specifica individuazione e del fatto che il gestore non riscuote ricavi tariffari nell'assolvimento degli OSP.

Nel caso di specie, inoltre, la definizione di un PEF Simulato conforme all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019, il rispetto delle condizioni previste dal Reg.to Ce n. 1370/2007 (art. 4) e delle misure di regolazione, nonché la verifica di congruità rispetto ai costi standard di cui al DM 157/2018, garantiscono una compensazione economica conforme ai criteri del Regolamento citato e dunque l'esclusione dell'obbligo di notifica ex art. 9 dello stesso.

### **SEZIONE C - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA**

#### **C.1 - Specificazione della modalità di affidamento prescelta**

La modalità di affidamento prescelta è la gara aperta ai sensi del Codice dei contratti pubblici e dell'art. 15 d.lgs. 201/2022.

Il contratto è strutturato secondo il modello *gross-cost*: il gestore percepisce un corrispettivo predeterminato dall'amministrazione per l'esecuzione del servizio, mentre i ricavi da traffico restano in capo all'ente affidante. Ne deriva che il rischio di domanda rimane in capo alla stazione appaltante.

La fattispecie è qualificabile come appalto pubblico di servizi; pertanto, ai fini della procedura selettiva da utilizzare per la individuazione del nuovo soggetto affidatario, si applicherà il Codice dei Contratti pubblici (decreto legislativo 31 marzo 2023, n.36).

Tale scelta è coerente con l'art. 19 del Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che nel perseguire l'obiettivo di superare assetti monopolistici e introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, prevede il ricorso a procedure concorsuali per la scelta del gestore.

## **C.2 - Illustrazione della sussistenza dei requisiti europei e nazionali per la stessa e descrizione dei relativi adempimenti**

### ***Ricognizione normativa***

Il Regolamento UE 1370/2007 definisce le regole per l'affidamento di contratti di servizio pubblico nel trasporto passeggeri su strada e ferrovia. Essendo un contratto di appalto, il Regolamento si applica, fermo restando che, in tema di modalità di affidamento *“i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alla Direttive 2004/17/Ce e 2004/18/Ce per la fornitura di servizi di trasporto passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui alle dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati secondo le Direttive 2004/17/Ce e 2004/18/Ce le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano”*.

Ai sensi dell'art. 3 del Regolamento il rapporto deve essere formalizzato in un Contratto di Servizio Pubblico (CdS) che definisce obblighi, corrispettivi e diritti di esclusiva.

Essendo un contratto affidato tramite procedura ad evidenza pubblica, la compensazione deve essere determinata in conformità all'art. 4, pertanto l'Allegato al Regolamento non trova applicazione (cfr. art. 6).

Ai sensi dell'art. 7, è obbligatoria la pubblicazione nella GUUE dell'avviso di preinformazione almeno un anno prima della pubblicazione del bando di gara. La Regione Lombardia ha già provveduto alla pubblicazione nella GUCE dell'Avviso di preinformazione attraverso la piattaforma TED (Tenders Electronic Daily – piattaforma dedicata agli appalti pubblici europei) in data 28 giugno 2024 e successivamente aggiornato in data 7 luglio 2025. L'Avviso di preinformazione sarà ulteriormente aggiornato seguito dell'adozione della delibera con la quale è approvata la presente relazione. L'Avviso richiama l'art. 5, par. 3, Reg.to Cit. che fa riferimento all'affidamento con gara perché unica opzione disponibile sulla modulistica GUCE coerente con la scelta della gara operata dalla Regione Lombardia.

Ai fini dell'affidamento in esame, i requisiti europei e nazionali sono pertanto pienamente rispettati attraverso:

- l'espletamento di una procedura aperta conforme al Codice dei contratti pubblici che porterà alla sottoscrizione di un contratto di servizio nel quale saranno previste le modalità di compensazione;

## ALLEGATO A

- l'osservanza dei principi e obblighi previsti dal Regolamento 1370/2007;
- l'adozione delle misure regolatorie ART applicabili al settore.

Con riferimento allo stato di avanzamento della procedura si specifica quanto segue.

Il bando di gara sarà pubblicato entro luglio 2026, per l'avvio del nuovo servizio indicativamente a partire da agosto 2028.

La Relazione dei Lotti, prevista dalla Delibera ART n. 48/2017 ha ricevuto [parere positivo](#) nella seduta del 21 gennaio 2026 del Consiglio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), a seguito di richiesta di integrazioni del 13 novembre 2025.

In data 11 febbraio 2026 è stata avviata la consultazione dei portatori di interesse prevista dalla Delibera ART n. 154/2019, attraverso la pubblicazione sul portale Bandi e Servizi di Regione ([al seguente link](#)). La stessa si è conclusa in data 13 marzo 2026 e sono in corso le attività conseguenti secondo quanto previsto dalla normativa ART di riferimento.

### **SEZIONE D -MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA**

#### **D.1 - Risultati attesi**

La scelta della Regione di optare per un affidamento "per il mercato" rispetto ad altre forme ("in house" e "gara a doppio oggetto"), oltre che dagli orientamenti normativi presenti nella legislazione comunitaria e nazionale, è motivata dalla consapevolezza – e supportata da una vasta e solida letteratura economica – che un affidamento competitivo garantisce maggiori benefici economici derivanti dal risparmio di spesa per l'Amministrazione e apprezzabili livelli qualitativi del servizio.

Fatti salvi gli obblighi di servizio, la dinamica competitiva fra gli operatori interessati può portare al miglioramento del sistema della qualità erogata, inteso come insieme di informazioni al pubblico, tutela del consumatore, qualità dell'accesso al servizio, con particolare riguardo alle Persone a Mobilità Ridotta.

#### **D.2 - Comparazione con opzioni alternative**

Data la gestione attuale da parte di operatori privati, non risultano percorribili ipotesi alternative di gestione in house o tramite società mista, che richiederebbero la costituzione di società pubbliche

ad hoc che imporrebbe rilevanti investimenti di start-up.

Come noto, nei servizi di trasporto ferroviario l'esistenza di un'infrastruttura e lo sviluppo non propriamente compiuto di un pieno mercato aperto e concorrenziale (anche in virtù della più lenta evoluzione della normativa europea che soltanto più recentemente si è orientata in tale direzione) pone interrogativi in ordine alle modalità più opportune con le quali garantire l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico; al contrario, nel campo dei servizi automobilistici può affermarsi l'esistenza di un vero e proprio mercato di riferimento.

In ordine alla scelta della gara aperta rispetto ad una procedura di gara a doppio oggetto, si ritiene quest'ultima non opportuna e non in linea con i principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa, la creazione di un nuovo soggetto giuridico partecipato con esclusivo orientamento allo svolgimento dei soli servizi integrativi, per di più con un orizzonte temporale non particolarmente lungo.

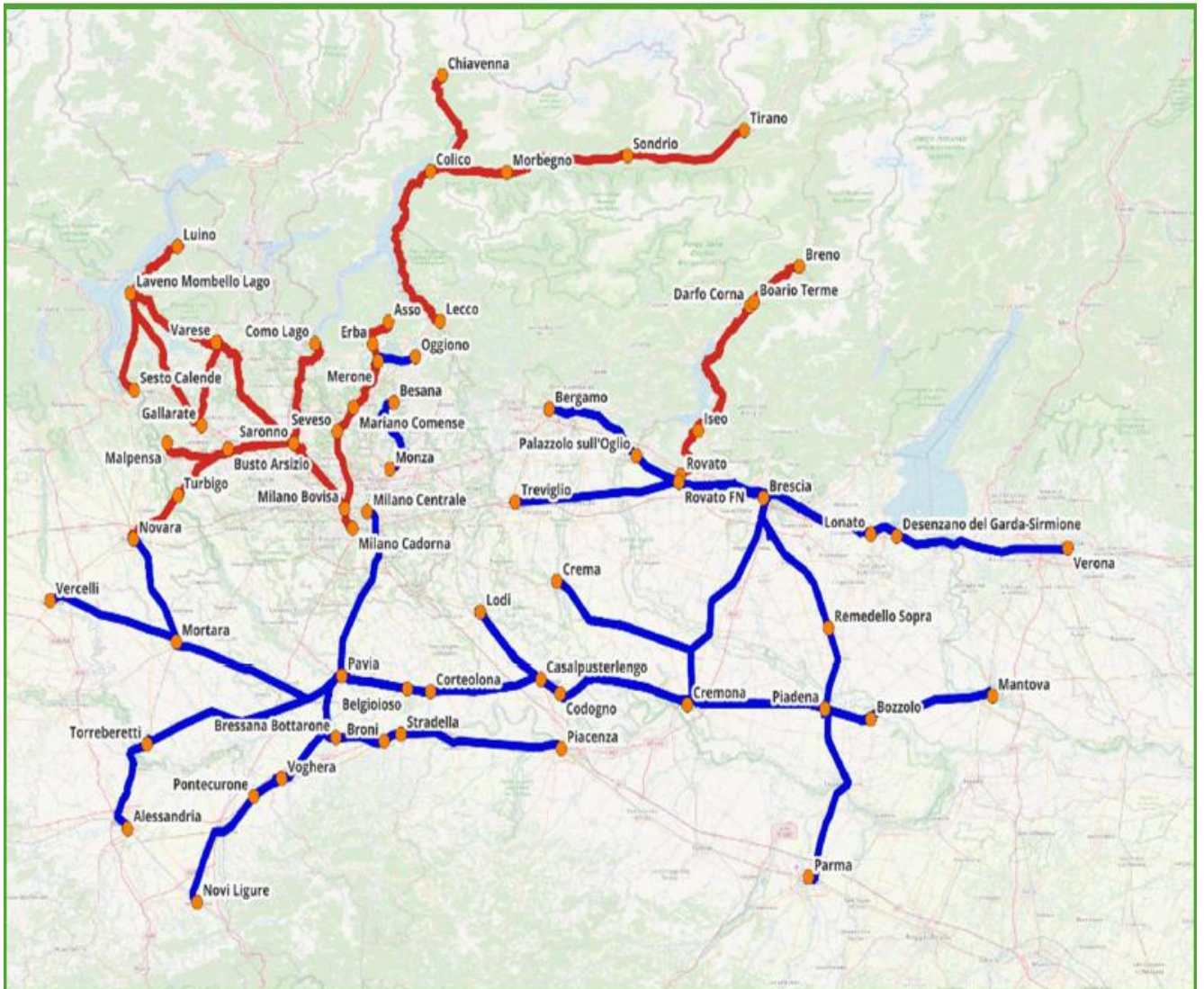
Per le ragioni anzidette, Regione Lombardia non ritiene sostenibile la costituzione di un soggetto pubblico (in house) per la gestione del servizio, né la costituzione di una newco a partecipazione mista. La normativa europea e nazionale considerano peraltro le modalità di affidamento diverse dalla gara pubblica come modalità per le quali è necessario fornire una "Qualificata Motivazione" che sostenga e giustifichi le ragioni del mancato ricorso al mercato.

Non si riscontrano pertanto motivazioni per procedere con una diversa modalità di affidamento.

### **D.3 Esperienza della gestione precedente**

Il servizio oggetto del contratto Trenord è attualmente subaffidato al Consorzio ELIO, composto da BusItalia S.p.A. e FNM Autoservizi S.p.A.

Il servizio attualmente in essere risulta articolato come segue: le corse **gestite da FNM Autoservizi S.p.A.** sono rappresentate in **rosso**, mentre le corse **gestite da BusItalia S.p.A.** sono rappresentate in **blu**.



Con riferimento alla qualità del servizio, non sono presenti dati specifici relativi al servizio bus integrativo del servizio ferroviario, ma si riportano per un confronto i dati relativi alla indagine di *customer satisfaction* commissionata da Regione Lombardia per l'adeguamento tariffario 2025 (indagine maggio 2025) riferiti sia al trasporto pubblico locale sia al servizio ferroviario della Lombardia.

## ALLEGATO A

		Totale	Fascia oraria		Linea di trasporto				
			Punta	Morbida	Urbana	Extraurbana	Ferrovie	di cui: RFI	Ferrovienord
<b>Qualità media percepita del servizio</b> (voto medio degli utenti su scala 1-10)									
<b>Globale</b>	Soddisfazione complessiva	7,20	7,24	7,14	7,28	7,23	6,96	7,04	6,76
	Frequenza delle corse	7,45	7,50	7,39	7,55	7,32	7,22	7,26	7,11
	Orario di inizio e fine del servizio	7,44	7,51	7,35	7,53	7,42	7,19	7,32	6,88
<b>Disponibilità</b>	Rispetto programma delle corse (regolarità)	7,41	7,48	7,32	7,48	7,46	7,19	7,22	7,10
	Disponibilità di biglietti con tariffe integrate	7,71	7,76	7,64	7,74	7,64	7,67	7,70	7,59
	Più destinazioni con meno trasbordi	7,47	7,51	7,41	7,45	7,40	7,54	7,57	7,47
<b>Accessibilità</b>	Facilità di acquisto dei biglietti	7,83	7,85	7,80	7,83	7,64	7,90	7,99	7,68
	Coincidenze tra mezzi	7,32	7,40	7,23	7,41	7,31	7,09	7,18	6,85
	Accessibilità complessiva del servizio	7,29	7,35	7,23	7,33	7,43	7,14	7,25	6,87
<b>Informazioni</b>	Informazioni pre-viaggio	7,56	7,59	7,52	7,58	7,42	7,55	7,84	6,86
	Informazioni tempo reale sul viaggio	7,29	7,36	7,21	7,37	7,36	7,05	7,12	6,89
	Informazioni in caso di disservizi	7,04	7,07	7,00	7,08	7,03	6,93	7,05	6,62
<b>Tempo</b>	Durata spostamento	7,47	7,51	7,40	7,50	7,42	7,39	7,34	7,50
	Puntualità del servizio	7,23	7,29	7,15	7,29	7,35	6,99	7,02	6,90
<b>Attenzione al cliente</b>	Attenzione ai diritti degli utenti	7,28	7,29	7,26	7,42	7,20	6,94	7,01	6,76
	Assistenza alla clientela	7,21	7,23	7,17	7,32	7,17	6,91	6,98	6,75
	Assistenza alla clientela per passeggeri a ridotta mobilità	6,95	7,06	6,82	7,02	7,55	6,52	6,49	6,63
	Interventi del personale di controlleria	7,04	7,04	7,04	7,01	7,18	7,07	7,08	7,04
<b>Comfort</b>	Posti e spazio a bordo (affollamento)	7,27	7,27	7,28	7,31	7,42	7,11	7,19	6,92
	Comfort del mezzo	7,17	7,20	7,14	7,19	7,33	7,04	7,16	6,75
	Pulizia dei mezzi	7,02	7,06	6,96	7,07	7,21	6,80	6,89	6,58
	Pulizia delle stazioni/fermate	6,77	6,81	6,71	6,81	6,90	6,59	6,63	6,50
	Accessibilità per persone con disabilità	7,13	7,15	7,09	7,21	7,18	6,88	6,92	6,81
<b>Sicurezza</b>	Sicurezza a bordo	6,98	7,00	6,94	6,97	7,22	6,90	6,97	6,72
	Sicurezza delle stazioni/fermate	6,66	6,69	6,63	6,65	6,90	6,59	6,57	6,63
	Sicurezza e affidabilità dei mezzi	7,29	7,29	7,28	7,32	7,51	7,11	7,15	7,02

Il gestore ferroviario pubblica, inoltre, in forma sintetica i dati riferiti all'indagine customer riferita all'intero servizio ferroviario che commissiona annualmente in ottemperanza alle disposizioni contrattuali. I dati sono rinvenibili al link di Trenord:

[https://www.trenord.it/fileadmin/contenuti/TRENORD/Pagine di servizio/Chi siamo/Contratto di servizio/TN RL 2026 CdS 2023-2033 Risultati sintetici Customer Satisfaction 2025.pdf](https://www.trenord.it/fileadmin/contenuti/TRENORD/Pagine_di_servizio/Chi_siamo/Contratto_di_servizio/TN_RL_2026_CdS_2023-2033_Risultati_sintetici_Customer_Satisfaction_2025.pdf)

Con l'aggiudicazione del contratto relativo alla presente Relazione sarà monitorato l'andamento qualitativo specifico dei servizi integrativi del servizio ferroviario, in virtù delle previsioni già citate.

#### D.4 - Analisi e motivazioni della durata del contratto di servizio

Si prevede l'avvio del servizio nel corso del 2028, indicativamente nel mese di agosto; l'anno finale è stato individuato nel 2033, allo scopo di uniformare la scadenza del nuovo affidamento a quella del contratto Trenord, anche alla luce della necessità di preservare eventuali diverse scelte regionali in ordine alla programmazione dei servizi ferroviari e integrativi.

La normativa comunitaria (Regolamento CE 1370/2007) prevede una durata massima dei contratti di servizi automobilistici di dieci anni.

## **SEZIONE E – STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED ECONOMICITÀ**

### **E.1 - Piano economico-finanziario**

Come sopra riportato e in ottemperanza di quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019, il Piano Economico Finanziario Simulato (finalizzato ad individuare le compensazioni a base d'asta) e il Piano Economico Finanziario dell'Impresa Affidataria (PEF di gara) saranno redatti secondo gli schemi di cui all'Annesso 5 della medesima delibera, cui si rinvia. Indicazione sui criteri sarà fornita nella Relazione di Affidamento di cui alla medesima delibera che sarà oggetto di pubblicazione sul sito internet della Regione e potranno essere oggetto di Osservazioni da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il PEF del soggetto affidatario:

- dovrà essere asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite da un istituto di credito e iscritta nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del D.Lgs. 385/1993, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della L. 1966/1939;
- sarà uno degli elementi con il quale verificare andamento della gestione.

### **E.2 - Monitoraggio**

Il monitoraggio, come sarà puntualmente descritto nel Contratto di servizio e in linea con gli indirizzi della delibera ART 154/2019, sarà articolato in:

- controllo e monitoraggio dell'effettuazione del servizio;
- monitoraggio della domanda di mobilità generale e di trasporto pubblico (inclusa domanda potenziale);
- monitoraggio dell'interrelazione domanda-offerta (fattore di utilizzo);
- monitoraggio della qualità attesa, percepita ed erogata;
- monitoraggio della conformità degli investimenti e dei processi manutentivi.

Le modalità di monitoraggio saranno illustrate sinteticamente nella Relazione di Affidamento.