

*Al Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

VISTO il decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, recante " Disposizioni urgenti per la crescita del Paese ";

VISTO, in particolare, l'articolo 16, comma 8, che prevede l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un tavolo tecnico finalizzato all'esame delle problematiche relative alle criticità finanziarie delle società esercenti i servizi ferroviari di competenza della Regione Campania;

VISTO l'articolo 14, comma 22, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2012, n. 12, che ha previsto la nomina di un Commissario ad acta, per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione ed al riordino delle società partecipate regionali;

VISTE le designazioni pervenute dalle strutture coinvolte;

VISTO il decreto del Ministro dello sviluppo economico e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 dicembre 2011, allegato al decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 2011 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, serie generale, n. 301 del 28.12.2011, a mezzo del quale sono state delegate al Sottosegretario di Stato le materie relative al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

CONSIDERATA la necessità di dare tempestivo avvio ai lavori del suindicato tavolo tecnico;

DECRETA

Art. 1

E' costituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti la navigazione ed i sistemi informativi e statistici - il tavolo tecnico con il compito di verificare la documentazione prodotta dal Commissario ad acta di cui in premessa.

Art.2

Il Tavolo tecnico è composto come segue:

- ing. Virginio Di Giambattista - D.G. per il trasporto pubblico locale - coordinatore
- dott. Angelo Mautone - D.G. per il trasporto pubblico locale - membro;
- dott. Giancarlo Fontana - Ministero dell'economia e delle finanze - membro;
- dott.ssa Maria Mautone - Regione Campania - membro.

Art. 3

Il presente provvedimento non comporta oneri finanziari a carico dello Stato.


IL VICE MINISTRO

ACCORDO

TRA

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

E

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA

per

l'approvazione dei piani di cui all'articolo 16, comma 5, del decreto legge 83 del 22 giugno 2012, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
UFFICIO CENTRALE DEL BILANCIO
PIÙSSO IL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

- 6 MAR 2014

N. 6460	UFFICIO V
---------	-----------

6663

REG. TO ALLA CORTE DEI CONTI
Add. 28 FEB 2014
UFFICIO CONTI DEL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI E DEL MINISTERO
DELL'AMBIENTE, DELLA TUTELA DEL
TERRITORIO E DEL MARE
Reg. N. 2/11/2014
IL CONSIGLIERE

PREMESSO CHE

- il decreto legge 22 giugno 2012 , n. 83 , convertito con modificazioni , dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 e recante misure urgenti per la crescita del Paese, all'art. 16 ha introdotto disposizioni urgenti per la continuità dei servizi di trasporto;
- per la risoluzione delle criticità finanziarie in cui versano le società esercenti servizi ferroviari di competenza della regione Campania , il comma 5 del citato art. 16 prevede che *“il Commissario ad acta , nominato ai sensi dell'art. 14 , comma 22, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78 , convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione e al riordino delle società partecipate regionali [...], al fine di consentire l'efficace realizzazione del processo di separazione tra l'esercizio del trasporto ferroviario regionale e la proprietà , gestione e manutenzione della rete [...], effettua, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto , una ricognizione della consistenza dei debiti e dei crediti delle società esercenti il trasporto regionale ferroviario e delle società capogruppo”*;
- la medesima disposizione stabilisce inoltre :
 - che entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto legge in questione il Commissario, sulla base delle risultanze dello stato dei debiti e crediti, elabori un piano di rientro dal disavanzo accertato ed un piano dei pagamenti , alimentato dalle risorse regionali disponibili in bilancio e dalle entrate conseguenti all'applicazione delle disposizioni di cui al successivo comma 9 dell'art. 16 in parola , della durata massima di sessanta mesi
 - che il suddetto piano di rientro debba individuare gli interventi necessari al perseguimento delle finalità sopra indicate e all'equilibrio economico delle società esercenti il trasporto ferroviario nonché le azioni di riorganizzazione , riqualificazione o potenziamento del sistema di mobilità regionale su ferro;
 - che la documentazione inerente i suddetti piani sia approvata tramite accordo sottoscritto dai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze e dal Presidente della regione Campania a seguito della verifica effettuata da apposito tavolo tecnico istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del successivo comma 8;
 - che l'utilizzazione da parte della regione Campania delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC 2007-2013) ad essa assegnate con Delibera CIPE n. 1/2009 , per il 2012 e 2013 , a copertura dei debiti del sistema di trasporto regionale su ferro , sia subordinata all'approvazione dei piani di cui sopra;
- con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze in data 9 novembre 2012 è stato nominato quale Commissario ad acta per gli adempimenti di cui sopra il Dott. Pietro Voci;
- con decreto del Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 47 dell'11/02/2013 è stato costituito il Tavolo tecnico di cui al comma 8 dell'art. 16 del D.L. 83/2012 con il compito di verificare la documentazione prodotta dal Commissario ad acta;
- con nota n. 29/E del 10 aprile 2013 il Commissario ad acta ha trasmesso al Coordinatore del Tavolo tecnico di cui sopra, presso la Direzione Generale del Trasporto Pubblico Locale del

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti , per le valutazioni di competenza , la seguente documentazione:

- a. Ricognizione dei debiti e dei crediti del Gruppo EAV al 30/9/2012;
- b. Piano dei pagamenti dei debiti nel quinquennio 2013/2017;
- c. Piano di rientro dal disavanzo accertato, aggiornato al 31 dicembre 2012, nel periodo 2013/2017;
- d. Con nota n. 60/E del 29 maggio 2013 il Commissario ha presentato, inoltre, alcune schede di aggiornamento del piano di rientro e una scheda di sintesi dei documenti presentati.

il Tavolo tecnico, riunitosi nei giorni 17/05/2013 e 29/05/2013, ha esaminato la documentazione prodotta dal Commissario ad acta chiedendo ulteriori integrazioni ed evidenziando in particolare la necessità di:

- descrivere in modo più dettagliato le modalità con cui viene attuata la separazione dell'esercizio del trasporto ferroviario dalla proprietà e dalla gestione della rete;
- indicare gli effetti attesi dalla riorganizzazione societaria al fine di garantire l'equilibrio economico e la coerenza degli stessi con il piano di rientro dei disavanzi pregressi e con il piano dei pagamenti dei debiti conseguente;
- indicare il flusso finanziario certo, confermato dall'Ente regione, per assicurare il rispetto dei piani dei pagamenti;
- procedere, d'intesa con la Regione ad una completa ricognizione di tutti i crediti riportati nei bilanci delle "società del gruppo" verificando se gli stessi siano finanziariamente già coperti, riducendo in tal modo il ricorso alle risorse rese disponibili dall'art. 16, comma 5, del decreto legge n. 83 del 22/06/2012;
- indicare quali siano e come si siano prodotti gli eventuali debiti conseguenti ai lavori o forniture affidati in assenza di specifica copertura finanziaria, con descrizione delle procedure adottate per evitare in futuro il generarsi di ulteriori debiti aventi la medesima connotazione;
- distinguere in modo analitico i crediti ed i debiti pregressi inerenti l'esercizio di trasporto dai debiti e crediti pregressi relativi ad investimenti;

il Commissario, su sollecitazione del Tavolo tecnico, con nota n. 59 del 24/05/2013, ha fornito alcune informazioni integrative per ovviare alle richieste formulategli evidenziando, tuttavia, che sia l'operatività della riorganizzazione aziendale, mediante la costituzione di una società cui è demandata la gestione del servizio e di una società a cui è affidata la gestione dell'infrastruttura, che la ricognizione, d'intesa con la Regione, dei debiti e dei crediti effettuata con le modalità richieste dal tavolo, richiedono tempi medio - lunghi non compatibili con le esigenze di disporre immediatamente delle risorse stanziare dall'art. 16, comma 9, del decreto legge n. 83 del 22/06/2012;

dall'aggiornamento del Piano e dalle schede di sintesi prodotte dal Commissario, di cui alla precedente lettera d) si desumono:

- i ricavi attesi dai corrispettivi dei contratti di servizio del quinquennio 2013/2017;
- i ricavi da traffico e gli ulteriori ricavi attesi nel medesimo quinquennio;
- i costi aziendali previsti per il quinquennio in argomento (comprensivi dei costi degli interventi di manutenzione straordinaria necessari per assicurare la regolarità e la continuità dei servizi);

- la modalità di copertura dei corrispettivi dei contratti di servizio concordata con l'ente Regione;
- il complesso del disavanzo accertato in termini di ammontare complessivo dei debiti;
- il complesso degli oneri per potenziali passività.

Il tavolo ha preso atto, altresì, con verbale del 02/07/2013 che il Commissario ai fini dell'approvazione dei bilanci di EAV s.r.l., relativi agli esercizi 2011/2012, ritiene che, attesa la natura giuridica privatistica della società esercente il trasporto ferroviario regionale, il disavanzo accertato dovrà coprire, in applicazione dell'articolo 16 comma 5 e successivi del DL n. 83/2012, il valore della voce del patrimonio netto relativa alle perdite cumulate a tutto il 31/12/2012

Il tavolo, da ultimo, con medesimo verbale del 2 luglio 2013, ha effettuato talune considerazioni che fanno ritenere i piani prodotti non puntualmente rispondenti ai requisiti previsti dall'articolo 16, commi 9 e successivi, del decreto legge n. 83/2012; ciò, a motivo della circostanza che si è ancora in attesa di conoscere taluni dati finanziari richiesti alla Regione nel corso dei tavoli tecnici susseguitisi nel tempo e risultanti dai verbali del medesimo Tavolo tecnico. Va poi rilevato che alcuni adempimenti ed integrazioni richiesti al Commissario, quali lo scorporo societario tra la gestione del servizio di trasporto e la rete, inerenti ai piani presentati, ad avviso del medesimo Commissario richiedono tempi di attuazione giudicati incompatibili con l'esigenza di disporre immediatamente delle risorse stanziata dalla richiamata disposizione, nonché dal decreto legge n. 76/2013, art. 11, commi da 13 a 16, che ha introdotto ulteriori misure per il finanziamento del trasporto ferroviario della regione Campania;

il tavolo ha ritenuto che l'ulteriore protrarsi dei tempi necessari all'utilizzo delle risorse rese disponibili in applicazione dell'articolo 16, commi 9 e successivi, del decreto legge n. 83/2012, avrebbe aggravato ulteriormente le criticità in cui versa l'EAV s.r.l. con riflessi sulla regolarità e la continuità del servizio di trasporto pubblico regionale, il cui parco rotabile, peraltro, oltre ad essere vetusto, non dispone di risorse atte ad assicurarne un'adeguata manutenzione ordinaria e straordinaria. Conseguentemente, ha valutato che, al fine di evitare il conseguente rischio dell'interruzione dei pubblici servizi, fosse comunque opportuno approvare i piani presentati dal Commissario, subordinando però tale approvazione a specifiche prescrizioni.

Sulla base di quanto considerato, con il presente Accordo di cui si propone la sottoscrizione, la regione Campania, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'economia e delle finanze si impegnano, congiuntamente, a verificare che, nelle more dell'attuazione del piano, si proceda:

- Alla verifica in progress della sussistenza di altre fonti regionali e/o statali, diverse da quelle previste dall'articolo 16, comma 9, del decreto legge n. 83/2012, destinate alla riduzione del disavanzo accertato corrispondente, ad oggi, sostanzialmente, al monte dei debiti riportati in bilancio dalle società del gruppo EAV s.r.l.;
- All'individuazione, da parte del Commissario, delle procedure interne che hanno causato l'iscrizione nei bilanci delle società del gruppo EAV s.r.l. di crediti vantati nei confronti della Regione Campania dalla stessa non riconosciuti, con contestuale adozione, da parte del Commissario, di nuove procedure gestionali che evitino, per il futuro, il ripetersi di tali criticità;
- Alla definizione di un sistema interno di controllo della gestione e alla strutturazione dei sistemi contabili in modo da identificare e separare contabilmente il settore del trasporto da quello relativo alla gestione dell'infrastruttura;

- Al riconoscimento da parte regionale dell'entità del proprio debito nei confronti delle società del gruppo EAV s.r.l. - quantificato provvisoriamente dal Commissario, tenendo conto dei crediti esposti nei confronti della Regione dalle Società del gruppo EAV s.r.l. e che non risulta, al momento, riconosciuto dalla Regione stessa nei documenti di bilancio.
- Alla conseguente costituzione delle due società a cui, rispettivamente, demandare la gestione dell'infrastruttura la gestione dei servizi, previa approvazione dei bilanci di esercizio della Società EAV s.r.l. per gli anni 2011 e 2012;
- Alla progressiva riprogrammazione dei servizi che sia coerente con i criteri di efficientamento e razionalizzazione indicati dall'articolo 16-bis del decreto legge n. 95/2012;
- All'eventuale progressivo adeguamento della riorganizzazione aziendale in relazione al raggiungimento o meno degli obiettivi di "equilibrio economico" perseguito dal Commissario;
- Alla gestione delle società del gruppo EAV s.r.l., senza maturazione di ulteriori fabbisogni non coperti;
- All'esecuzione, anche attraverso una riprogrammazione degli investimenti in corso, di tutti gli interventi urgenti necessari per ripristinare il regolare funzionamento della rete e del parco rotabile al fine di garantire la regolarità e la continuità del servizio pubblico;

I piani devono essere approvati con specifiche prescrizioni che consentano sia di verificare il raggiungimento degli obiettivi indicati dal legislatore che di apportare progressivamente correzioni agli stessi, al fine di assicurare il raggiungimento degli obiettivi stessi.

Tutto ciò premesso e considerato le Parti

CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE

Articolo 1

OGGETTO DELL'ACCORDO

Il presente Accordo ha ad oggetto l'approvazione del piano di rientro dal disavanzo accertato delle società partecipate regionali esercenti servizi ferroviari (all.to 1) e del relativo piano dei pagamenti predisposto dal Commissario nominato ai sensi dell'articolo 16 comma 5 del decreto legge n. 83/2012 (all.to 2) ai fini sia di assicurare l'equilibrio economico delle suddette società che di effettuare la riorganizzazione, la riqualificazione e il potenziamento del sistema di mobilità regionale su ferro.

Articolo 2

COPERTURA FINANZIARIA DEL PIANO DI RIENTRO

Le Parti prendono atto dell'entità del disavanzo derivante dall'ammontare complessivo dei debiti, quantificato al 31/12/2012, con dati provvisori, dal Commissario in Mln/euro 725.532 oltre a Mln/euro 152.000 per potenziali passività e concordano sulla necessità di garantire un prima copertura di tale disavanzo ricorrendo, inizialmente, alle risorse del Fondo di coesione e sviluppo di cui all'articolo 16, comma 9, del decreto legge n. 83/2012.

Le Parti concordano altresì sulla necessità, prima di procedere all'utilizzo delle risorse rinvenienti dalle procedure previste dall'articolo 2, comma 86, della legge 23 dicembre 2009 n. 191, nonché dall'articolo 11, commi 13-16, del decreto legge n. 76/2013 e dall'articolo 9-bis del decreto legge n.174 del 2012, che il Commissario, d'intesa con gli uffici della Regione, verifichi l'eventuale sussistenza di risorse pubbliche o private già preordinate alla copertura del disavanzo di cui al comma precedente e proceda, periodicamente, all'adeguamento in diminuzione dell'esigenza di copertura in relazione al progressivo emergere di crediti riscuotibili dal gruppo EAV s.r.l. ed all'attivazione immediata di procedure di ristrutturazione del debito.

Le risorse di cui alle procedure previste dall'articolo 2, comma 86, della legge 23 dicembre 2009 n. 191, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 11, comma 15, del decreto legge n. 76/2013, potranno essere utilizzate in via residuale, essendo finalizzate prioritariamente all'ammortamento dei prestiti di cui agli articoli 2 e 3 del decreto-legge n. 35 del 2013 e, successivamente, all'ammortamento del corrispondente prestito di cui al comma 13 del citato articolo 11, destinato al piano di rientro di cui all'articolo 16, comma 5, del decreto-legge n. 83 del 2012.

Il Commissario e la Regione Campania si impegnano a sottoscrivere, entro sei mesi dall'approvazione del presente Accordo, sentiti i Ministeri competenti, un atto aggiuntivo volto a definire, in base anche alle risultanze definitive sulle risorse disponibili per il TPL, misure puntuali necessarie ad assicurare l'equilibrio del piano a decorrere dal 2016 da attuarsi mediante l'individuazione di ulteriori azioni di efficientamento e razionalizzazione dei servizi, l'incremento dei ricavi derivanti dalle tariffe applicate al servizio, l'integrazione del corrispettivo da parte della Regione Campania. A tal fine, ferma la necessità di un sistema di controllo dei costi di gestione per verificare gli impieghi della produzione e monitorare i target di produttività (incidenza delle spese generali e amministrative sul valore dei ricavi operativi; ore nette di guida effettiva del personale di condotta; ore nette di scorta effettiva del personale di scorta; ore nette di produzione per addetto del settore della manutenzione; costo complessivo della manutenzione a treno/Km), le misure di efficientamento devono essere coerenti con costi standard individuati sulla base del mercato, omogenei a livello nazionale, che consentano il confronto con le pratiche gestionali migliori (benchmarking). Inoltre, le tariffe vanno allineate alla tariffa media applicata a livello nazionale per passeggero/Km.

Articolo 3

PIANO DEI PAGAMENTI

Le Parti prendono atto del piano dei pagamenti presentato dal Commissario e concordano sulla necessità che lo stesso sia attuato dallo stesso Commissario, previa definizione con la Regione, sulla base di un crono programma prudenziale che assicuri certezza del flusso finanziario destinato a soddisfare i creditori a seguito della ristrutturazione del debito di cui all'articolo precedente.

Le Parti monitoreranno l'attuazione del piano dei pagamenti al fine di assicurare che lo stesso sia eseguito con criteri equitativi anche in relazione ai titoli che hanno prodotto il debito.

Articolo 4**ACCERTAMENTO DI DISFUNZIONI PROCEDURALI CHE HANNO CAUSATO IL
GENERARSI DEL DISAVANZO - PROVVEDIMENTI CONSEGUENZIALI AL FINE DI
EVITARE IL RIPROPORSI DELLA CRITICITA'**

Nel prendere atto degli interventi individuati dal Commissario per assicurare l'equilibrio economico delle società, le Parti concordano sull'esigenza che il Commissario accerti sulla base di quali procedure interne si siano generati debiti per servizi prestati alla regione, ovvero per lavori o forniture eseguiti su beni della regione e per conto della regione, in assenza della prescritta copertura. Le Parti concordano, altresì, sulla necessità che il Commissario determini nuove procedure volte ad evitare il riproporsi delle criticità registrate, attivando tutti gli strumenti previsti dalla normativa vigente qualora le procedure sino ad oggi adottate abbiano arrecato danno alle società, ovvero, all'erario.

Articolo 5**EQUILIBRIO ECONOMICO DELLE SOCIETA' DAL 2015 IN RELAZIONE ALLA
RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI E ALLE RIORGANIZZAZIONI AZIENDALI**

Le Parti ritengono necessario che il Commissario proponga alla Regione una differente offerta di servizi e definisca con la stessa, in applicazione dei criteri di efficientamento e razionalizzazione di cui all'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012, una nuova programmazione dei servizi che consenta una riorganizzazione aziendale volta alla riduzione progressiva dei costi, ad una migliore soddisfazione qualitativa e quantitativa dell'utenza e ad un incremento dei ricavi anche mediante l'adeguamento del sistema tariffario ed il potenziamento della lotta all'evasione tariffaria.

Le Parti prendono atto della quantificazione dei ricavi indicati dal Commissario per garantire il pieno equilibrio con i costi delle società a decorrere dal 2015.

Le Parti prendono atto, altresì, del parere favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze che permette al Commissario, qualora questi lo ritenga necessario, di integrare tali ricavi per il solo periodo 2013-2015, coerentemente con le previsioni del piano, con le risorse di cui alle procedure dell'articolo 2, comma 86, della legge n. 191 del 23 dicembre 2009, per pervenire al richiamato equilibrio economico a decorrere dal 2015.

Dal 2016 il citato equilibrio economico deve essere assicurato ai sensi dell'art. 2, comma 4, del presente Accordo.

Le perdite stimate nel Piano – per il periodo 2013-2015 – complessivamente in Meuro 22,7 trovano copertura nelle risorse di cui all'art. 16, comma 9, del decreto legge n.83/2012 e di cui all'art. 11, commi 13-16 del decreto legge n. 76/2013.

Articolo 6

PRIMI INTERVENTI NECESSARI PER RENDERE IMMEDIATAMENTE EFFICIENTI IL PARCO ROTABILE E L'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Le Parti si impegnano ad individuare entro quaranta giorni dalla data di registrazione del presente Accordo da parte degli organi di controllo l'esercizio, anche sulla base dei dati istruttori forniti dal Commissario e dall'Ufficio Speciale Impianti Fissi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competente per territorio, gli interventi prioritari necessari a ripristinare integralmente la regolarità e la continuità del servizio ferroviario regionale esercito dalle società a partecipazione regionale.

Le Parti si impegnano ad effettuare, contestualmente, una ricognizione di tutte le risorse disponibili per investimenti non ancora attivati, ovvero per investimenti che possono formare oggetto di variante in diminuzione, destinando le risorse rese in tal modo disponibili agli interventi di cui al comma precedente, da eseguirsi con procedura d'urgenza entro e non oltre novanta giorni dalla data di registrazione del presente Accordo da parte degli organi di controllo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le finalità di cui ai commi precedenti, nel rispetto della normativa vigente, è disponibile ad una immediata rimodulazione degli interventi di cui all'articolo 15 del decreto legislativo n. 422/97, prevedendo anche procedure di erogazione a favore della Regione semplificate rispetto a quelle previste dall'accordo di programma del 17/12/2002.

La Regione si impegna a mettere a disposizione, con la massima sollecitudine, le risorse individuate e rese disponibili per le finalità di cui al comma 1, dandone contestuale comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze ed al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La Regione, inoltre, si impegna a mantenere almeno l'attuale livello dei corrispettivi per i contratti di servizio.

Articolo 7

RIMODULAZIONE INTERVENTI IN CORSO

La Regione si impegna a rimodulare tutti gli investimenti in corso al fine di individuare, sulla base delle risorse disponibili e della riprogrammazione dei servizi eseguita ai sensi dell'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/ 2012, quelli da definanziare integralmente o parzialmente e quelli da completare in tempi solleciti.

Articolo 8

SEPARAZIONE GESTIONE INFRASTRUTTURE E SERVIZI

La Regione si impegna ad adottare tutti i provvedimenti amministrativi per consentire al Commissario, entro il 30 giugno 2014, di attuare tempestivamente la separazione tra la gestione del servizio ferroviario esercito da EAV s.r.l. e la proprietà, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie destinate a tale servizio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, si impegna a collaborare con la Regione al fine di consentire se necessario, il completamento delle procedure di trasferimento dei beni dal demanio e dal patrimonio disponibile e indisponibile dello Stato al demanio ed al patrimonio disponibile ed indisponibile della Regione, al fine di agevolare la separazione di cui al comma precedente.

La Regione si impegna a dare esecuzione, in tempi solleciti, a quanto disposto dall'articolo 30 della legge regionale n. 1/2007 e dall'articolo 42 della legge regionale n. 1/2012.

Articolo 9

MONITORAGGIO

Il monitoraggio sul progressivo stato d'attuazione del piano è compiuto dalle Parti anche mediante il Comitato di monitoraggio previsto dall'accordo di programma stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la Regione in applicazione dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 422/97.

Articolo 10

APPROVAZIONE PIANI

I piani di cui all'articolo 1 sono approvati con le prescrizioni indicate nelle premesse e negli articoli precedenti.

Articolo 11

CONTROVERSIE

Ogni controversia derivante dall'interpretazione del presente Accordo è di competenza della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

24 DIC. 2013

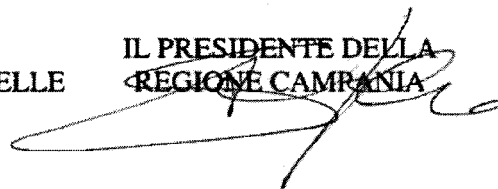
IL MINISTRO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI

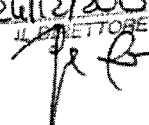


IL MINISTRO
DELL'ECONOMIA E DELLE
FINANZE



IL PRESIDENTE DELLA
REGIONE CAMPANIA



Ministero dell'Economia e delle Finanze
Ufficio Centrale del Bilancio presso il
Ministero Infrastrutture e Trasporti Uff. V
VISTO ex Art. 5 C. 2 D.lgs. 120/2011
N. 4680 del 24/12/2013
IL DIRETTORE




Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

di concerto con

Il Ministro dell'economia e delle finanze

PREMESSO che il decreto legge 8 aprile 2013, n. 35, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2013, n.64, recante “Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento dei tributi degli enti locali”, prevede, all’articolo 11, misure per l’equilibrio finanziario della Regione Piemonte, nonché per la programmazione regionale del Fondo per lo sviluppo e la coesione;

CONSIDERATO che il comma 6 del richiamato articolo 11 specifica che “per consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico del bilancio regionale inerenti i servizi di trasporto pubblico locale su gomma e di trasporto ferroviario regionale, la Regione Piemonte predispone un piano di rientro da sottoporre, entro trenta giorni dall’entrata in vigore del presente decreto, all’approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell’economia e delle finanze”;

CONSIDERATO che la medesima disposizione stabilisce che il piano di rientro dovrà individuare le necessarie azioni di razionalizzazione ed efficientamento da conseguire attraverso l’adozione dei criteri e delle modalità di cui all’articolo 16-bis, comma 3, del decreto legge n. 95 del 6 luglio 2012, convertito dalla legge n. 135 del 7 agosto 2012;

CONSIDERATO che il successivo comma 7 dell’articolo 11 prevede che per il finanziamento del piano di rientro, la Regione Piemonte è autorizzata ad utilizzare, per l’anno 2013, le risorse ad essa assegnate del Fondo per lo sviluppo e la coesione di cui alla delibera del CIPE n. 1 dell’11 gennaio 2011 (pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 80 del 7 aprile 2011), nel limite massimo di 150 milioni di euro;

VISTA la delibera n. 25-5760 del 6 maggio 2013, con la quale la Giunta della Regione Piemonte ha adottato il piano di rientro predisposto di concerto tra le Direzioni regionali Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica e Risorse Finanziarie, in applicazione dell’articolo 11 comma 6 del decreto legge 8 aprile 2013, n. 35, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2013, n.64 recante “Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento dei tributi degli enti locali”;

VISTA la nota n. 2472 del 7 maggio 2013 con la quale la Regione Piemonte ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti copia del Piano di rientro, ripartito sugli esercizi finanziari delle annualità 2013 – 2015, al fine della prescritta approvazione;

CONSIDERATO che a seguito della riunione del 28 maggio 2013, i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, dall'analisi del piano di rientro presentato, hanno ritenuto necessario che i dati sintetici prodotti siano esposti in maniera più analitica e in particolare che il piano sia integrato prevedendo:

- a) l'indicazione delle risorse finanziarie regionali, destinate alla copertura del piano, distinte tra quelle attualmente già presenti nel Bilancio di previsione annuale 2013 e pluriennale 2013-2015 e quelle individuate nel piano che si renderanno disponibili a seguito dell'approvazione della legge di assestamento 2013;
- b) una delibera di Giunta regionale relativa all'assestamento di cui sopra che preveda l'assestamento medesimo a seguito dell'approvazione del piano;
- c) l'indicazione analitica, per ente locale, delle aziende di trasporto creditrici interessate al piano;
- d) la descrizione dei criteri di efficientamento e razionalizzazione adottati dalla Regione per garantire l'equilibrio economico del settore ed il raggiungimento degli obiettivi previsti dall'art. 16-bis del citato decreto-legge n. 95/12;
- e) il piano dei pagamenti con la descrizione delle modalità e dei tempi degli stessi;

VISTA la deliberazione della Giunta Regionale 11-6177 del 29 luglio 2013 con la quale la Regione Piemonte, ha revocato, ai sensi dell'articolo 21-quinquies della legge 241/1990, la deliberazione della Giunta regionale n. 25-5760 del 6 maggio 2013 ed approvato il nuovo piano di rientro del debito pregresso del trasporto pubblico locale, in attuazione dell'articolo 11 del predetto decreto legge n. 35 dell'8 aprile 2013;

VISTA la nota n. 4049 del 1 agosto 2013 con la quale la Regione Piemonte ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e delle finanze il nuovo piano di rientro;

CONSIDERATO che a seguito della riunione del 3 ottobre 2013 e dei chiarimenti forniti dalla Regione, in merito al previsto aumento tariffario diretto ad assicurare parte della copertura del "piano", i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, in sede istruttoria, hanno ritenuto di approvare il piano stesso con la previsione dell'incremento tariffario nei limiti minimo del 10% e massimo del 15% delle tariffe vigenti e di richiamare nella legge finanziaria regionale per l'anno 2014 l'esplicita previsione di quanto disposto in termini finanziari dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 11-6177 del 29 luglio 2013;

VISTA la nota n. 1522 del 5 febbraio 2014 con la quale il Presidente della Regione Piemonte *pro-tempore* confermava l'integrale copertura, nella legge regionale finanziaria per l'anno 2014, di quanto previsto nel piano di rientro in parola;

TENUTO CONTO che l'iter di perfezionamento del decreto interministeriale di approvazione del menzionato piano di rientro è stato sospeso conseguentemente al contenzioso attivato dai Comuni di Cuneo e Torino e dall'Azienda ATAP S.p.A. di Biella presso il TAR Piemonte avverso le deliberazioni di Giunta Regionale inerenti il piano di rientro in materia di trasporto pubblico locale;

CONSIDERATO che il Consiglio di Stato ha respinto le istanze cautelari in primo grado dei Comuni e dell'Azienda interessati, in riforma delle connesse ordinanze del TAR Piemonte;

VISTA la nota n. 2662/DB1204 del 27 maggio 2014 con la quale il Direttore della Direzione trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica della Regione Piemonte, in considerazione delle pronunce del Consiglio di Stato, ha richiesto di concludere l'iter del decreto interministeriale di approvazione del predetto Piano di rientro;

TENUTO CONTO delle particolari esigenze rappresentate dalla Regione Piemonte nonché delle motivazioni di cui alle ordinanze di riforma del Consiglio di Stato che ha ritenuto prevalente il *“pregiudizio rappresentato dall’Amministrazione esponenziale degli interessi dell’intera comunità, poiché la sospensione delle deliberazioni della Giunta Regionale impugnate in primo grado porterebbe all’assoluta incertezza sul complesso di tutte le risorse da attribuire alle singole amministrazioni, con la paralisi dei relativi esercizi;*

VISTA altresì la nota della competente Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale n. 3187 del 10 giugno 2014 con la quale viene condivisa l’opportunità di concludere l’iter di approvazione del medesimo piano;

CONSIDERATO che con nota del 25/06/2014 n. 8022 la Regione Piemonte, facendo seguito alla nota n. 2662/DB1204 del 27/05/2014, ha tentato a precisare che *“le Ordinanze del TAR – Piemonte nel sospendere i provvedimenti impugnati ritengono opportuno un riesame dei medesimi con particolare riferimento al riparto delle risorse tra i diversi Enti soggetti di delega”* e che tale riesame *“non presuppone affatto un incremento di stanziamenti, bensì”* eventualmente *“una nova distribuzione dell e risorse assegnate mantenendo il saldo invariato”;*

TENUTO CONTO altresì che con la citata nota la Regione Piemonte ha comunque garantito la propria disponibilità ad implementare, se necessario, le risorse stanziare per il piano di riparto di una quota sufficiente a dirimere il contenzioso.

DECRETA

Articolo 1

E’ approvato, salvo l’esito nel merito del contenzioso giurisdizionale pendente, il Piano di rientro deliberato dalla Giunta della Regione Piemonte con delibera n. 11-6177 del 29 luglio 2013, in attuazione dell’articolo 11 del decreto legge n. 35 dell’8 aprile 2013, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2013, n.64, diretto alla rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico del bilancio regionale inerenti i servizi di trasporto pubblico locale su gomma e di trasporto ferroviario regionale.

Articolo 2

Alla verifica dell’attuazione del Piano di rientro di cui all’articolo precedente provvedono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell’economia e delle finanze d’intesa con la Regione Piemonte per il tramite del Comitato di verifica e monitoraggio previsto dall’Accordo di programma stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la medesima Regione, in applicazione dell’articolo 8 del decreto legislativo n. 422/97.

Articolo 3

Alla verifica di cui all’articolo 2 si provvede, attraverso il monitoraggio delle misure individuate nel Piano di rientro ai sensi dell’articolo 16-bis, comma 3, del predetto decreto legge n. 95/2012, nonché dell’articolo 11, comma 6, del citato decreto legge n. 35/2013, ivi incluse le misure di razionalizzazione della produzione chilometrica del trasporto pubblico locale su gomma, con riferimento anche all’integrazione tra i servizi urbani di Torino ed i servizi extraurbani – Area metropolitana. L’attuazione del Piano è verificata altresì attraverso l’accertamento degli aumenti tariffari volti a garantire la copertura finanziaria del Piano medesimo, nonché della previsione nella

legge finanziaria regionale per gli anni 2014 e 2015 degli stanziamenti, posti a copertura del piano stesso.

IL MINISTRO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E
DELLE FINANZE