

## Art. 5

La Regione, al fine di favorire il processo di consolidamento finanziario ed economico della Società previo espletamento degli adempimenti previsti dalla normativa vigente, conferisce alla stessa:

- il patrimonio disponibile trasferito alla Regione in applicazione dell'Accordo di Programma stipulato tra il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e la Regione Calabria in data 11/02/2000;
- la piena proprietà dei mezzi attualmente concessi in usufrutto alla Società.

## Art. 8

Sulla base della ricognizione creditoria e debitoria della Società effettuata ai sensi dell'art. 16 comma 4 del D.L. n. 83 del 22 giugno 2012, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 134, la Regione si impegna a richiedere, entro il 15 dicembre 2012, la rimodulazione degli interventi di cui alla delibera CIPE n. 66/2011 del 3/08/2011, per l'importo di Euro 65 milioni. Conseguentemente, al fine di evitare una sovra compensazione vietata dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, la Regione nella qualità di committente, e nel contempo di futuro socio unico, disconosce tutti i crediti nei confronti dell'azienda, fino al 2012, che non hanno copertura finanziaria, come risultanti dalla ricognizione. [...]

Ad oggi hanno trovato completa attuazione l'art. 2 e l'art. 5 per la sola parte relativa ai mezzi che erano concessi in usufrutto.

La ricognizione da cui ha avuto esito la determinazione dell'importo di cui all'art. 8 teneva in considerazione quale risorse coperte quelle relative ai corrispettivi residui per gli anni 2008-2010, per l'importo di Euro 3.487.082,30, riconosciuto quale debito fuori bilancio con decreto n. 5235 del 17.05.2011, così come rettificato con decreto n. 5982 del 30.05.2011. La copertura di dette risorse era stata infatti assicurata in un quinquennio dall'art. 52, comma 2, della L.R. n. 47/2011. Tuttavia, con Legge Regionale 20.12.2012, n. 64, le risorse destinate a copertura dell'art. 52, comma 2, della L.R. n. 47/2011 sono state allocate su un altro capitolo di spesa, e la stessa norma non ha avuto effettiva copertura per l'anno corrente. Ne consegue che si ritiene di dover dare copertura a detto importo nell'ambito del piano di cui all'oggetto della presente.

Sull'attuazione dell'Accordo di Programma del 08.11.2012 gravano un ricorso pendente al TAR Calabria (n. reg. gen. 23/2013) e il procedimento instaurato dalla Commissione Europea riguardante presunti aiuti di stato illegittimi (SA. 35094 - 2012 CP), entrambi promossi dall'ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori), che peraltro rappresenta molte delle società che beneficerebbero dall'applicazione del piano di ristrutturazione del debito di cui all'oggetto della presente (per la parte relativa ai servizi su gomma, non oggetto di questo primo stralcio di relazione istruttoria).

Pertanto, in considerazione dell'incerto esito dell'attuazione dell'Accordo di Programma del 08.11.2012, che costituisce presupposto per la quantificazione di cui alla presente, nonché espressamente fatto salvo dallo stesso art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98, si ritiene di dover prevedere un accordo di natura transattiva con Ferrovia della Calabria s.r.l., che possa scongiurare l'instaurarsi di un contenzioso che prevedibilmente potrebbe derivare dalla mancata applicazione di quanto previsto nell'Accordo di Programma.

L'accordo fra le parti potrebbe prevedere:

- questa Amministrazione si impegna ad erogare Euro 3.487.082,30 (di cui al D.D. n. 5235 del 17.05.2011, così come rettificato con D.D. n. 5982 del 30.05.2011), ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro un congruo termine dalla riscossione delle relative somme (si ipotizza 75 giorni);
- Ferrovia della Calabria s.r.l. rinuncia ad interessi e rivalutazione;
- questa Amministrazione, in caso di mancata attuazione dell'Accordo di Programma, riconosce comunque a titolo transattivo una certa aliquota (ad esempio il 90%) dell'importo di cui all'art.8 dell'Accordo di Programma del 08.11.2012, nonché la piena attuazione dell'art. 5.

L'ultimo punto è prudenziale e volto ad evitare che la quantificazione di cui alla presente relazione fosse inesatta nonché pesantemente discriminatoria nei confronti di Ferrovia della Calabria s.r.l. La copertura di tale ultimo punto dovrebbe essere garantita comunque sul Fondo per lo sviluppo e la coesione, senza ulteriori oneri, poiché sarebbero disponibili le risorse non utilizzate in applicazione dell'articolo 16, comma 4, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134.

**Conclusioni**

Qualora il piano di ristrutturazione del debito fosse approvato nei termini sopra ipotizzati, si riporta il quadro complessivo delle risorse necessarie, con riferimento a tutto ciò che è antecedente al 31.12.2012.

"Debiti" TPL ferro	Importi art. 25 D.L. n. 68/2013 e s.m.i	Importi disponibili su residui di bilancio o altre norme	Totale
Trenitalia S.p.A.	€ 37.618.248,32	€ 17.157.047,80	€ 54.775.296,12
Ferrovie della Calabria s.r.l.	€ 3.487.082,30	€ 65.000.000,00	€ 68.487.082,30
<b>Totale</b>	<b>€ 41.105.330,62</b>	<b>€ 82.157.047,80</b>	<b>€ 123.262.378,42</b>

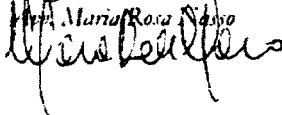
Per pervenire all'approvazione in Giunta del piano di ristrutturazione del debito, relativamente allo stralcio per i servizi ferroviari, si ritiene necessario:

- l'impegno del Dipartimento Bilancio sui tempi di erogazione delle risorse, compatibilmente con i vincoli del patto di stabilità e di cassa;
- la proposta, di competenza del Dipartimento Programmazione, degli interventi da definanziare sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011), per l'importo necessario.

Si ritiene inoltre opportuno

- il parere della Avvocatura regionale sulle ipotesi di transazione sopra delineate;
- verificare la disponibilità da parte dei creditori a sottoscrivere gli accordi transattivi.

Dirigente del Servizio 13

Maria Rosa Nasso  




Il Dirigente del Settore

Ing. Giuseppe Pavone  


Allegato 1 – Debiti nei confronti di Trenitalia S.p.A.

Anno di competenza	Fattura	Data	Importo	Mandato	Data	Importo	Provvedimento di liquidazione	Differenza da liquidare	Disponibile	Art. 26 c. 11-quinquies D.L. n. 69/2013
2009	8101013573	21/04/2009	17.596.977,70	12817	12/06/2009	16.000.000,00	DD 8890 del 25/05/09			
2009	8101027155	16/07/2009	17.596.977,70	24984	10/11/2009	32.000.000,00	DD 19658 del 04/11/2009			
2009	8101033690	08/10/2009	17.596.977,70	2080	01/03/2010	15.989.009,80	DD 1554 del 19/02/2010			
2009	8101000267	14/01/2010	17.596.977,70	12557	30/06/2010	4.148.580,01	DD 9838 del 25/06/2010			
<b>2009</b>			<b>70.387.910,80</b>			<b>68.137.689,81</b>		<b>2.250.320,99</b>	<b>0,00</b>	<b>2.250.320,99</b>
2010	8101011713	31/03/2010	17.596.977,70	12555	30/06/2010	16.001.061,00	DD 9835 del 25/06/2010			
2010	8101022315	08/07/2010	17.596.977,70	19113	11/11/2010	16.001.061,00	DD 15293 del 08/11/2010			
2010	8101030602	08/10/2010	17.596.977,70	6014	03/05/2011	31.986.887,80	DD 2554 del 29/03/2011			
2010	8101000087	12/01/2011	17.596.977,70							
<b>2010</b>			<b>70.387.910,80</b>			<b>63.989.009,80</b>		<b>6.398.901,00</b>	<b>0,00</b>	<b>6.398.901,00</b>
2011	8101012277	31/03/2011	17.596.977,70	26932	29/12/2011	21.676.015,03	DO 16342 del 29/12/2011			
2011	8101020079	07/07/2011	17.596.977,70	24644	26/09/2013	12.295.224,29	DD 7359 del 14/05/2013			
2011	8101022821	21/10/2011	17.596.977,70	24645	26/09/2013	657.018,65	DD 7359 del 14/05/2014			
2011	8101000085	10/01/2012	14.077.582,16	24646	26/09/2013	1.295.224,29	DD 7359 del 14/05/2015			
2011	8101005188	23/03/2012	3.519.395,54			18.195.592,00	MEF D Lgs n 220/2010			
<b>2011</b>			<b>70.387.910,80</b>			<b>64.119.074,28</b>		<b>16.268.836,54</b>	<b>0,00</b>	<b>16.268.836,54</b>
2012	8101005860	24/04/2012	23.422.406,65	25347	20/12/2012	21.680.000,00	DD 17839 del 14/12/2012			
2012	8101008317	18/07/2012	23.422.406,65	25492	27/12/2012	42.293.765,23	DD 18379 del 27/12/2012			
2012	8101009987	10/10/2012	23.422.406,65				DD 10925 del 30/07/2013		141.376,00	
2012	8101000119	10/01/2013	18.737.925,32						17.015.671,80	
2012	8101004609	30/04/2013	4.684.481,55							
2012	VARIE- Agevolazioni	VARIE	141.376,00							
<b>2012</b>			<b>93.831.002,82</b>			<b>63.973.765,23</b>		<b>29.857.237,59</b>	<b>17.167.047,80</b>	<b>12.700.189,79</b>
2013	8101004370	22/04/2013	22.000.000,00				DD 11319 del 05/08/2013		21.312.500,00	
2013	8101006570	22/07/2013	22.000.000,00							
<b>2013</b>			<b>44.000.000,00</b>			<b>0,00</b>		<b>44.000.000,00</b>	<b>44.000.000,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTALI</b>			<b>348.894.736,22</b>			<b>260.219.439,10</b>		<b>98.775.296,12</b>	<b>61.167.047,80</b>	<b>37.618.248,32</b>

**REGIONE CALABRIA****DIPARTIMENTO N. 9**Infrastrutture - Lavori Pubblici - Politiche della Casa  
E.R.P. - Risorse Idriche - Ciclo Integrato Acque

Settore n. 4

Trasporto Pubblico Locale

Piano Regionale dei Trasporti - Reti Immateriali

Catanzaro, 30 OTT. 2013Prot. n. 339 435/SIAP**Dirigente Generale**  
SEDE

**Oggetto: Applicazione dell'art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98.  
Piano di ristrutturazione del debito - II stralcio: servizi su gomma  
Relazione istruttoria.**

In applicazione della norma richiamata in oggetto è stata prevista la predisposizione di un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012, conformemente all'art. 11-quinquies dell'art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98.

La presente relazione istruttoria, che aggiorna la precedente relazione prot. n. 318214 del 10/10/2013, fa seguito alla relazione prot. n. 307624 del 02.10.2012, riferita ai servizi di TPL ferroviari, e ne costituisce il secondo stralcio, relativo ai servizi di TPL su gomma. La ricognizione, mediante i risultati prodotti da due distinti gruppi di lavoro all'uopo istituiti, ha individuato le seguenti voci:

- corrispettivi per i contratti di servizio (paragrafo 1);
- compensazioni per agevolazioni tariffarie (paragrafo 2);
- quota regionale quale contributo erariale per il rinnovo del CCNL autoferrottranviari (paragrafo 3);
- ripiano deficit non coperto per il periodo 1987-2007 (paragrafo 4);
- ulteriori contenziosi (paragrafo 5).

Per ciascuna delle sopra citate voci è stata definita una quantificazione degli importi, alcuni certi e già riconosciuti come debiti, altri stimati, per i quali si potrebbe pervenire ad una soluzione transattiva delle controversie, molte delle quali già oggetto di contenzioso, altre suscettibili di instaurarne una notevole mole, con evidenti costi sul bilancio regionale. Per questa ragione il termine "debiti" verrà utilizzato per indicare quello che più propriamente è un importo ritenuto congruo per la conclusione di tali accordi. La quantificazione compiuta, inoltre, non tiene conto di interessi e rivalutazione, che si ritengono di poter compensare negli accordi transattivi.

Essendosi sostituite nel rapporto con la Regione, nell'anno 2008, alle Società precedentemente esercenti i servizi le Società Consortili costituite ex L.R. n. 18/2006, gli accordi transattivi devono essere conclusi con entrambi i soggetti. Una ipotesi di accordo complessivo con le Società che esercitavano prima i servizi in concessione è riportato nel paragrafo 5, con le relative ipotesi di condizioni e quantificazioni complessive, mentre un'ipotesi di accordo per le Società Consortili è riportata nel paragrafo 6.

Nel paragrafo 7 è riassunto l'ipotizzato fabbisogno economico per l'intero piano di ristrutturazione del debito, comprensivo delle valutazioni oggetto della presente relazione istruttoria e della precedente relazione relativa ai servizi ferroviari.

Le ulteriori verifiche sui dati, effettuate a campione successivamente alla relazione istruttoria prot. n. 318214 del 10/10/2013 (cfr. prot. n. 324790/2013 e prot. n. 323775/2013), hanno confermato la corrispondenza degli stessi, scaturenti da copiose quantificazioni, non riportate per sintesi nella presente relazione, salvo alcuni errori nella stesura della precedente relazione, corretti nella presente versione.

### 1. Corrispettivi per i contratti di servizio

Per quanto attiene ai corrispettivi dovuti alle aziende di trasporto pubblico locale, mentre il 2009 può dirsi pacifico in quanto l'attività istruttoria prevista per provvedere al saldo degli stessi è stata compiuta, pur non essendovi stato alcun contraddittorio con le Società Consortili, per l'annualità 2010, in assenza della conclusione dell'attività citata, è stato necessario suddividere in due tabelle i relativi importi. Sia per il 2009 che per il 2010 non vi sono le risorse disponibili. Dunque nella Tabella 1 vengono riportati i crediti "quantificati", per un totale complessivo (anno 2009 e quota parte dell'anno 2010, relativamente al completamento della IV trimestralità anticipata) di Euro 9.468.315,59, mentre nella Tabella 2 vengono indicati esclusivamente i crediti "stimati", pari ai corrispettivi dei servizi programmati, pari ad Euro 3.201.995,14.

Per tutti i debiti di cui sopra era prevista la copertura in cinque anni dall'art. 52 della L.R. n. 47/2011, ma la stessa non è stata effettivamente garantita.

Per gli anni 2011-2012 non è stata compiuta l'attività istruttoria relativa al saldo, e, pertanto nella Tabella 3 è stato riportato il debito allo stato "stimato", che coincide con i corrispettivi per i servizi programmati e del "taglio orizzontale" (punto 7 della DGR n. 192/2012, come modificata dalla DGR n. 346/2012) e come quantificato con DD n. 622 del 18/01/2013. Tali importi, pari ad Euro 7.469.658,37, risultano disponibili perché impegnati sui capitoli 23010504, 2222107, 2301220, 23010244 per un importo complessivo pari ad euro 6.380.576,18 e per il quota parte pari ad euro 1.089.082,19 disponibili sul capitolo 2222123.

Laddove dovesse riconoscersi come debito anche il corrispettivo non corrisposto in conseguenza del "taglio orizzontale", il debito complessivo nei confronti delle Società Consortili sarebbe pari ad Euro 4.168.595,09, somma della quale si dà atto nella Tabella 4, e che va ad aggiungersi fra le somme non disponibili a quanto dovuto e quantificato nella Tabella 3. Si precisa che, per quanto noto, i servizi sono stati resi prevalentemente senza riduzione relativa al "taglio orizzontale", nonostante la mancanza di copertura.

Per le annualità nelle quali non è stata completata l'attività istruttoria, nonché per quanto attiene al "taglio orizzontale", in sede transattiva ed a fronte della disponibilità delle risorse e di un'attestazione delle Società Consortili che i servizi programmati sono stati effettivamente resi, si potrebbe tentare di raggiungere un accordo per chiudere la questione dei saldi non erogati, anche perché in molti casi le aziende hanno già intrapreso contenziosi che vedono, almeno in sede di assegnazione provvisoria, la Regione Calabria soccombente. Tali importi sarebbero riconosciuti senza interessi e rivalutazione, ed in tal caso essi corrispondono alla somma dei corrispettivi quantificati nelle tabelle richiamate nel presente paragrafo.

### 2. Compensazioni per agevolazioni tariffarie

Al fine di determinare quanto dovuto dalla Regione Calabria per le agevolazioni tariffarie è utile la ricostruzione del quadro normativo di riferimento.

L'art. 22 comma 2 ter della legge regionale 23/99, nella formulazione attualmente vigente, aggiunto dall'art. 1, co. 10, della L.R. 29 dicembre 2004, n. 36, sancisce che la Giunta è autorizzata a compiere tutti gli atti necessari per la concessione delle tessere di libera circolazione, ma che la spesa di esse non può superare complessivamente "lo stanziamento annuale previsto a tale titolo nel bilancio regionale". Gli ultrasessantenni hanno poi diritto ad usufruire delle tessere di libera circolazione ai sensi della L.R. 14 aprile 2004, n. 14 modificata con L.R. 28 dicembre 2006, n. 18 all'art. 7 co. 2 che ha previsto la conferma ai cittadini ultrasessantenni, facenti parte di un nucleo familiare precettore di un reddito ISEE non superiore a 15.000,00 Euro.

Con decreto dirigenziale 18634 del 1 dicembre 2005, attuativo della legge 14 aprile 2004, n. 14, la Regione Calabria si è impegnata a coprire i contributi nei limiti delle previsioni di bilancio, e, dunque, sono stati impegnati e liquidati alle aziende i contributi per i minori introiti derivanti dall'applicazione della legge 14/2004. Con il decreto è stata liquidata la somma di Euro 0,0688 per ogni vett×km di servizi urbani ed Euro 0,0108 per ogni vett×km di servizi extraurbani.

I contratti di servizio, approvati con delibera n. 173 del 27 giugno 2013, art. 3, co. 2, prevedono, al fine di determinare la compensazione dovuta per tali obblighi, l'utilizzo di un regime forfettario quantificato in relazione al vett×km e differenziato nei costi, ovvero Euro 0,031 (oltre IVA al 10%) per ogni vett×km di servizi urbani ed Euro 0,0049 (oltre IVA al 10%) per ogni vett×km di servizi extraurbani. La quantificazione seguita ripropone il rapporto tra coefficienti già applicati nel decreto indicato, il cui criterio di calcolo non è stato oggetto di impugnativa, tuttavia i valori sono stati ridotti del 50%, compatibilmente con le risorse ad oggi disponibili (e tenuto conto della riduzione dei soggetti aventi titolo ex L.R. n. 18/2006). La scelta compiuta nei contratti sottoscritti nel 2013 è stata determinata dalla considerazione che solo un regime forfettario possa garantire il rispetto dei vincoli di stanziamento sul bilancio (destinandovi già da adesso una somma predeterminata, già indicata in contratto), anche in considerazione del fatto che l'assenza di risorse specifiche non può ostacolare il riconoscimento del diritto di queste categorie di soggetti di ottenere le tessere in questione. È stato anche tenuto

in conto, nella riduzione della compensazione forfettaria, della riduzione dei soggetti aventi titolo ex L.R. n. 18/2006.

Ai fini della ricognizione del debito si sono applicati, dunque, due distinti criteri. Nella Tabella 5 i coefficienti di calcolo sono quelli di cui alla DGR 173/2013 ed il debito complessivo, nei confronti delle aziende non ancora consorziate negli anni 2006/2007, relativo alle agevolazioni tariffarie pari ad Euro 1.090.248,40. Nella Tabella 6 invece è riportato, secondo il medesimo criterio, quanto dovuto ai consorzi in relazione alla evidenziata voce di debito, ovvero per le annualità 2008/2012 un totale pari ad Euro 2.830.112,19. Nella Tabella 7 per gli anni 2006/2007 ed in relazione alle aziende, non consorziate, il criterio di calcolo utilizzato è quello di cui al decreto dirigenziale 18634 del 1 dicembre 2005, l'importo è pari ad Euro 2.193.706,10, mentre per gli anni 2008/2010 l'importo evidenziato nella Tabella 8 è pari ad euro 5.695.734,18.

Anche in questo caso è opportuno precisare che la determinazione del dovuto sulla base dei km autorizzati va distinto in credito quantificato (anni 2008-2009) e credito stimato (dal 2010 in poi).

Giova evidenziare che molte aziende, in assenza di copertura da parte della Regione, si sono rifiutate di accordare le agevolazioni tariffarie agli aventi diritto. In particolare, nelle osservazioni mosse al contratto di servizio, rilevavano l'inapplicabilità della L.R. 14/2004 per mancanza di copertura finanziaria per orientamento della Corte Costituzionale e per contrasto con la disciplina comunitaria in materia di compensazioni di servizio pubblico, nonché per contrasto con l'art. 1, co. 3, del D.L. 4 marzo 1989 n. 77 che prevede che ogni disposizione statale o regionale che stabilisce facilitazioni tariffarie deve provvedere a ripianare con finanziamenti propri, a carico dell'ente che lo stabilisce, la minore entrata risultante alle aziende interessate, ragione per cui viene non condiviso il metodo del criterio forfettario.

Si aggiunge, inoltre, che alcune aziende quantificano il dovuto utilizzando il criterio del costo degli abbonamenti rilasciati, ovvero il metodo statistico di rilevazione degli ultrasessantenni che hanno viaggiato, metodi che comunque non possono essere apprezzati per l'estrema incertezza ed indeterminazione circa la reale spettanza del debito, oltre alla riflessione che porterebbero ad una esposizione debitoria di notevole portata per la Regione. Infine si rileva che il valore di cui alla D.G.R. n. 173/2013 è stato stabilito nell'anno corrente e, dunque, se riferito ad anni precedenti verrebbe determinato a posteriori rispetto a quello fissato con D.D. n. 18635/2005.

In conclusione, in considerazione anche dell'aspetto di cui agli ultimi capoversi, si propone di tenere in conto la quantificazione conforme al decreto dirigenziale 18634 del 1 dicembre 2005 (più elevata), e di condizionare l'erogazione ad attestazione di aver ottemperato agli obblighi previsti dalla normativa in materia (eventualmente per quota parte dei servizi, cui riproporzionare l'importo). Pertanto nel seguito si farà riferimento alle quantificazioni di cui alla Tabella 7 e alla Tabella 8.

Tenuto conto che lo "Accordo di Programma tra Ministero delle Infrastrutture E Trasporti e Regione Calabria per il trasferimento della proprietà sociale delle Ferrovie Della Calabria S.r.l." del 08/11/2012 (vedi I stralcio della relazione) prevede che la Regione nella qualità di committente, e nel contempo di futuro socio unico, disconosce tutti i crediti nei confronti dell'azienda, fino al 2012, che non hanno copertura finanziaria, per Ferrovie Della Calabria S.r.l. tale voce non è stata conteggiata.

### 3 Quota regionale per il rinnovo del CCNL

Rispetto a questa voce di debito occorre preliminarmente riferirsi alla normativa che regolamentava la materia.

In particolare ci si riferisce all'art. 23, co. 1, della legge 27/02/2004, all'art. 1, co. 2, legge 21/02/2005 n. 16, all'art. 1, comma 1230 della legge 27/12/2006 n. 298. L'erogazione del rimborso degli aumenti per il rinnovo contrattuale è stata sempre subordinata alla produzione, da parte della aziende, di prospetti analitici, appositamente compilati, predisposti dal Ministero ed inviati alla Regione per le liquidazioni spettanti alle stesse.

Per quanto attiene alla prima norma, la quota statale è sempre stata interamente corrisposta, ragione per cui non sussistono spazi per il riconoscimento di alcun debito.

Quanto alla quota regionale di cui alla L. n. 16/2005 tra l'importo richiesto dalle aziende prima, consorzi poi, e quanto erogato esistono delle differenze.

Si precisa che l'impegno delle Regioni rispetto all'erogazione della quota posta a loro carico nasce da un accordo siglato in data 20 dicembre 2003 dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, dalle organizzazioni sindacali e dalle autonomie locali. Nell'accordo era previsto che le stesse provvedessero alla copertura diretta, con risorse proprie ed attraverso specifiche previsioni del contratto di servizio o nella disciplina dei rapporti in concessione, di una parte della somma "una tantum" destinata a coprire il periodo 1° gennaio 2002- 30 novembre 2003 sulle retribuzioni delle mensilità di febbraio, maggio e settembre 2004.

Il 14 dicembre 2006, in altro distinto e successivo accordo, le Regioni si sono "impegnate" a cofinanziare il rinnovo del II biennio del CCNL del Trasporto Pubblico Locale. Emergeva in atti che, essendo quella del Tpl

materia delegata e, quindi, soggetta al reperimento e trasferimento da parte dello Stato delle risorse occorrenti, le Regioni avrebbero offerto a tale finanziamento il proprio "contributo".

La Regione Calabria con L.R. n. 40/2008 art. 12, co. 6 ha sancito un impegno nei confronti della Giunta circa il reperimento delle risorse necessarie a dare copertura alla quota regionale riguardante il rinnovo del CCNL 2004-2007.

La relativa quota, non prevista in bilancio, è stata occasionalmente recuperata soltanto nel 2009, per un importo pari ad euro 5.120.681,00 di cui: 1.853.047,00 per l'anno 2005, euro 1.638.541,00 per l'anno 2006 ed euro 1.629.093,00 per il 2007. Si è ritenuto, allora, di poter impegnare (impegno di spesa n. 5231 del 27/07/2009- liquidazione decreto dirigenziale n. 15158 dell'11.08.2009) quale quota di compartecipazione regionale per gli oneri per il CCNL degli autoferrotranvieri, relativamente al contratto 2004/2007, l'importo di 3 milioni di euro sul capitolo 23010244 del bilancio 2009. La quota regionale è stata dunque attinta da capitolo di spesa "spese per l'adeguamento delle risorse destinate ai servizi di trasporto pubblico locale derivanti dalla quota dell'accisa sul gasolio". Tale capitolo è distinto rispetto a quello n. 23010237 sul quale vengono allocate le risorse relative specificamente al rinnovo dei contratti collettivi di lavoro relativi al settore del Tpl e sul quale confluiscono le risorse erogate a livello statale.

Recentemente qualche consorzio ha instaurato contenziosi giudiziari per il recupero delle somme dovute quale quota Regionale. La Regione Calabria, costituita, ha argomentato la propria difesa ritenendo non dovuta la quota a proprio carico, asserendo che essa discende da accordi fra Governo e Regioni, in ultimo quello del 14.12.2006, sottoscritti dal Presidente della Conferenza delle Regioni e non dalla Regione Calabria. Si è detto che nessuna norma riconosce come vincolanti accordi fra Stato e Regioni di tale tipo, ed inoltre l'onere non ha copertura in trasferimenti dallo Stato o in risorse autonome stanziare dalla Regione.

Per la Regione Calabria, tuttavia, l'assenza di copertura finanziaria non avrebbe comunque consentito l'erogazione della relativa quota. Peraltro si è rilevato che i corrispettivi contrattuali, fissati con legge regionale n. 18 del 2006, successivamente assoggettati ad adeguamento conformemente all'inflazione programmata, ricomprendono come voce prevalente di spesa per le aziende di TPL, quelle relative al personale, per cui l'adeguamento dovrebbe coprire prevalentemente proprio la dinamica dell'adeguamento contrattuale.

Si rileva, inoltre, che laddove la Regione decidesse, con apposita norma di legge, di riconoscere, anche per gli anni pregressi la quota regionale, la somma da corrispondere sarebbe pari a quella riportata negli allegati prospetti.

Nella Tabella 9, vengono riportati i debiti relativi alla quota regionale di cui al D.Lgs. n. 16/2005, cui va aggiunta, solo per il 2007, anche la quota prevista dall'art. 1, c. 1230 della legge n. 298/2006, per un totale complessivo pari ad euro 1.804.520,77. Si consideri che la situazione del 2006/2007 è differente non solo da quella attuale, data la creazione dei consorzi, ma è stata oggetto di modifiche anche a causa della scomparsa di alcune aziende fallite o poste in liquidazione.

Dal 2008 le tabelle si riferiscono alle Società Consortili e, per il tramite di questi, alle aziende consorziate, e sono riferite ad entrambe le norme sopra richiamate. Nella Tabella 10 sono indicati quali soggetti debitori i consorzi, per un totale di Euro 6.032.289,69.

Tali importi potrebbero riconosciuti senza interessi e rivalutazione, ed in tal caso essi corrispondono alla somma di quelli quantificati nelle tabelle richiamate nel presente paragrafo.

Tenuto conto che lo "Accordo di Programma tra Ministero delle Infrastrutture E Trasporti e Regione Calabria per il trasferimento della proprietà sociale delle Ferrovie Della Calabria S.r.l." del 08/11/2012 (vedi I stralcio della relazione) prevede che la Regione nella qualità di committente, e nel contempo di futuro socio unico, disconosce tutti i crediti nei confronti dell'azienda, fino al 2012, che non hanno copertura finanziaria, per Ferrovie Della Calabria S.r.l. tale voce non è stata conteggiata.

#### **4 Ripiano deficit non coperto per il periodo 1987-2007**

Il periodo al quale la situazione debitoria è riferita è pari ad un ventennio, e parte da oltre un quarto di secolo fa, con numerosi contenziosi sulla questione ad oggi aperti. Non può pertanto sfuggire l'anomalia della situazione.

Per buona parte del periodo di riferimento, almeno fino al 2001, anno nel quale con legge regionale è stato fissato il costo dell'unità di prodotto, il ricavo minimo e quindi l'entità del contributo, la Regione avrebbe dovuto provvedere annualmente alla erogazione di contributi per il ripiano del deficit d'esercizio, nei limiti delle disponibilità, per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico di competenza sulla base delle disposizioni di cui alla legge statale 10 aprile 1981, n.151, e regionale 24 marzo 1982 n. 7 così come modificata dalla successiva dell'11 luglio 1983 n. 22.

Sia la legge statale 151/1981, art. 6, sia la legge regionale 7/1982, art. 4, stabilivano che i contributi di esercizio dovevano essere finalizzati al conseguimento "dell'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto", e si sarebbero dovuti determinare annualmente "calcolando il costo economico standardizzato con riferimento a criteri e parametri di rigorosa

*ed efficiente gestione*". La normativa regionale disponeva che nelle more della determinazione dei costi standardizzati consuntivi e della quantificazione dei contributi, gli acconti venissero erogati sulla scorta di un piano di riparto approvato dalla Giunta regionale sulla base degli standard determinati in via preventiva, delle percorrenze autorizzate e del maggior costo derivante dall'applicazione del contratto unico, rapportandone l'entità ai finanziamenti annui. Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali come sopra determinati sarebbero rimasti a carico delle singole imprese di trasporto (L.R. 11 luglio 1983, n.22, art.5).

Può risultare a questo punto opportuna, sulla base delle norme statali e regionali, una breve descrizione della corretta procedura che la Regione avrebbe dovuto seguire nella fissazione ed erogazione dei contributi di cui si è detto:

1. la Giunta regionale avrebbe dovuto fissare il costo economico standardizzato per l'espletamento dei servizi "a preventivo", avrebbe dovuto cioè stabilire a monte (prima che l'esercizio a cui si riferisce iniziasse) qual è il costo, o meglio, quale può essere il costo massimo ammissibile per l'anno di riferimento (ovviamente, per la produzione autorizzata);
2. sulla base di quanto indicato al punto precedente, i contributi, anche a titolo di acconto, andavano erogati alle aziende con le modalità previste (trimestralità anticipate);
3. entro il mese di gennaio dell'anno successivo l'azienda avrebbe dovuto inviare i dati definitivi di produzione del servizio affinché la Regione potesse determinare, per ogni azienda, il costo economico standardizzato "a consuntivo", operando l'eventuale necessario conguaglio;
4. entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di riferimento l'azienda avrebbe dovuto inviare il bilancio relativo all'attività svolta con allegata una tabella di raffronto tra i costi economici standardizzati "a consuntivo" ed i costi effettivi aziendali del servizio svolto.

Persisteva l'obbligo, per la Regione, di rilevare annualmente il costo effettivo del servizio di trasporto pubblico locale.

Risulta pertanto evidente che nessuna somma si sarebbe potuta erogare alle aziende oltre quella necessaria per la copertura del deficit d'esercizio effettivo, risultando definito l'obiettivo perseguito sia dalla legge statale n. 151/1981 che dalla legge regionale n. 7/1982 e s.m.i. e consistente nel "*conseguimento dell'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto*".

Questa procedura così puntualmente prevista dalle norme in sostanza non è stata mai seguita; si evidenzia, per esempio, che i costi degli anni 1988, 1989, 1990 sono stati approvati con DGR 5540/1992 integrata dalla DGR 1698/1993 successivamente revocate con DGR n. 2276/1993. Con le citate deliberazioni si fissavano i costi standard di quattro, tre e due anni prima, cioè ben oltre la chiusura dei diversi esercizi, quando doveva essere già noto il costo effettivamente affrontato per l'esercizio del servizio di TPL. Sembra utile ribadire che la Giunta regionale (si ritiene opportunamente) ha revocato sia la deliberazione n. 5540/1992 sia la n. 1698/93.

Tutte le somme quindi erogate andavano considerate acconti. La Regione, nel tentativo di regolarizzare la complessa situazione, ha approvato la Legge regionale n. 12 del 17 ottobre 1997, che all'art.5, comma 6, così recitava: "*Al fine di contribuire al risanamento dei trasporti pubblici locali di competenza regionale, la Giunta regionale è autorizzata a concedere contributi alle aziende concessionarie dei servizi di trasporto pubblico locale, nei limiti delle disponibilità finanziarie autorizzate dal bilancio regionale e nel rispetto della normativa statale, per la copertura dei disavanzi d'esercizio effettivi, riferiti al periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1996,.....*", periodo esteso poi agli anni 1997, 1998 e 1999 con Legge regionale n. 14/2000. Trattasi di disavanzi accertati e riclassificati secondo la vigente normativa, da erogarsi previa verifica da parte di apposita Commissione tecnica, attribuendo al Consiglio regionale la competenza per l'approvazione del definitivo piano di riparto.

La correttezza della suddetta impostazione ha trovato conforto anche nelle decisioni della Corte di Cassazione, Sezioni Unite Civili, che si è espressa favorevolmente (decisioni n. 13338/2010 e n. 22621/2010). Si deve tuttavia evidenziare che con Legge regionale 10 agosto 2011, n. 28, art. 3, è stata abrogata la disposizione che ha reso possibile la suddetta regolarizzazione. E' altresì opportuno evidenziare che le decisioni della Corte di Cassazione richiamate hanno confermato la possibilità dell'azione di risanamento nei limiti delle disponibilità finanziarie. Sembra potersene dedurre che il risanamento sia possibile solo ove la Regione intenda farlo mettendo a disposizione le relative risorse. Tuttavia non può non evidenziarsi che l'erogazione dell'intero importo a copertura del deficit effettivo non coperto risponde certamente alla necessità di un completo risanamento del settore, è nei limiti di legge, e soprattutto consente l'eliminazione del contenzioso, che ha un notevole e di molto superiore costo potenziale in caso di soccombenza.

Quanto sopra, in relazione alla situazione debitoria, limitatamente al periodo 1987/1999, per il quale periodo viene evidenziata nella Tabella 11 la quota non erogata dell'importo del deficit effettivo, quest'ultimo determinato da apposite Commissioni tecniche.

Per gli anni successivi, dal 2000 al 2007, la situazione debitoria è determinata dalla quota di deficit non coperto rispetto a quello determinato quale differenza tra costo del servizio, così come fissato con Legge

regionale, e ricavo stabilito legislativamente al 35%. Seppure il ricavo effettivo non risulta mai essere stato rilevato, non è ipotizzabile che possa essere stato superiore a quello convenzionalmente fissato nel 35%. In conformità a tale ipotesi, anche tali importi sono riportati per ciascun anno nella Tabella 11.

Con i criteri di cui sopra il deficit non coperto ammonta complessivamente ad Euro 41.999.458,12 per l'intero periodo. Gli importi come sopra determinati non sono stati erogati per indisponibilità di risorse.

Si rappresenta che vi sono alcuni contenziosi sul quantum, che rimarrebbero anche laddove la Regione ritenesse di uniformarsi alle decisioni della Corte di Cassazione, Sezioni Unite Civili, (n. 13338/2010 e n. 22621/2010). Tuttavia, non essendo stata ad oggi possibile una approfondita analisi delle questioni già esaminate dalla apposita Commissione, né potendo questo Settore stimare la probabilità di soccombere in giudizio, di tali contenziosi non se ne è tenuto conto nella quantificazione, pur dovendosi evidenziare che ciò potrebbe inficiare la conclusione della transazione ipotizzata.

#### **Ulteriori contenziosi**

Diverse aziende rivendicano importi, allo stato non puntualmente quantificati, per avere svolto negli anni servizi aggiuntivi rispetto a quelli previsti dai programmi d'esercizio: le cosiddette corse bis. Valutazioni sommarie portano a ritenere che l'entità del valore di contributo e/o corrispettivo sia valutabile in 2 milioni di Euro. Di tale contenzioso non se ne è tenuto conto nelle quantificazioni, ma lo stesso dovrebbe estinguersi nel caso di sottoscrizione degli accordi transattivi, per via delle condizioni ivi previste.

In relazione al contenzioso presso il Tribunale di Catanzaro - Impresa Autoservizi Caputo c/ Regione Calabria - CT. n. 496/2012, essendo l'azienda Caputo inclusa fra quelle per le quali è possibile concludere una transazione per le motivazioni di cui al paragrafo 4, ma per un importo significativamente inferiore a quello riferibile al contenzioso sopra citato, si ritiene di dover provvedere ad una valutazione specifica. Si reputa che l'azienda, "rottamata" (ai sensi dell'art. 27 della L.R. n. 23/1999 e s.m.i.) ora per allora in esecuzione di una recente pronuncia giurisdizionale, vanti l'indennità di rottamazione pari ad € 201.050,82. Si ritiene che per Euro 330.000,00 possa essere conclusa una transazione vantaggiosa per l'Amministrazione, a condizione che l'azienda Caputo regoli i suoi rapporti insorti con il Consorzio Autolinee s.r.l. per effetto della vendita annullata dal Consiglio di Stato, e che per effetto di tale regolazione il Consorzio Autolinee s.r.l. rilasci apposita dichiarazione di non avere nulla più a pretendere dall'azienda Caputo e dalla Regione. In caso contrario la Regione si ritiene soccomberà nel giudizio contro l'Impresa Autoservizi Caputo e potrebbe soccombere in un eventuale giudizio contro Consorzio Autolinee s.r.l. Per raffronto tale importo, maggiorato di interessi, rivalutazione e spese legali, risulta in via approssimativa di poco superiore allo stesso importo di Euro 330.000,00 proposto per la transazione. Non si è tenuto conto dell'ulteriore motivo di lite (sempre nell'ambito del contenzioso CT. n. 496/2012), per un importo reclamato di quasi 1 milione di Euro, dove si ritiene che la Regione non soccomberà, e che comunque deve essere estinto nell'accordo transattivo.

La ricognizione e valutazione effettuata non può comunque intendersi esaustiva, in relazione alla notevole mole di contenzioso esistente. In particolare alcune recenti segnalazioni dell'Avvocatura rispetto a contenziosi per i quali non si intende resistere in giudizio non si sono potute tenere in conto per via del ristretto tempo necessario e della parallela complessa istruttoria per la riprogrammazione del Fondo di coesione e sviluppo, ormai in fase avanzata.

#### **5 Conclusioni relative alle Società affidatarie dei servizi in concessione fino al 2007**

Sulla base delle considerazioni che precedono, e fatto salvo quanto previsto al paragrafo 5, si può ipotizzare la conclusione di un accordo transattivo, condizionato all'approvazione del piano di cui all'oggetto della presente, che preveda le seguenti condizioni:

- questa Amministrazione si impegna ad erogare le somme ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro un congruo termine dalla riscossione delle relative somme (si ipotizza 150 giorni);
- l'erogazione delle compensazioni per agevolazioni tariffarie è condizionata alla dichiarazione da parte delle aziende dell'effettivo rispetto degli obblighi derivanti dalle norme in materia, e comunque nei limiti dei servizi programmati e nei limiti degli importi previsti nel piano di ristrutturazione del debito;
- le parti riconoscono che il presente atto di natura transattiva, determinato dalla volontà di definire il contenzioso pendente e quello che potrebbe insorgere in relazioni alle voci oggetto della presente relazione, non ha natura di ricognizione del debito ovvero di promessa di pagamento di cui all'art.

1988 c.c., e che le somme verranno erogate condizionatamente alla effettiva approvazione del piano di ristrutturazione del debito da parte dei soggetti competenti;

- le aziende rinunciano ad interessi e rivalutazione e, nel caso di contenziosi pendenti, alle spese di lite;
- le parti rinunciano a tutti i contenziosi pendenti sulle voci oggetto della presente relazione, a quelli ad essi connessi, ed alla instaurazione di nuovi giudizi in relazione ai medesimi e più in generale in relazione al rapporto concessorio fino al 31.12.2007.

L'importo quantificato per Società concessionaria è riportato nella seguente tabella.

Società concessionarie	Totale
A.M.A.CO. S.p.A.	€ 2.397.107,65
A.M.C. S.p.A.	€ 2.252.487,50
A.T.A.B.	€ 260.597,43
A.T.A.M. S.p.A.	€ 3.702.067,95
Antonio Foderaro Autoservizi	€ 438.332,07
ATI (C&P)	€ 189.141,02
ATI (Fata-Aceti-3emme-docbus)	€ 145.714,38
ATI GBV	€ 65.244,42
ATI ( ATAM - Saja)	€ 70.413,76
ATI (FerLoc)	€ 88.084,02
ATI (FerSav)	€ 327.429,98
ATI (SAT - Parise Rocco e Antonio)	€ 125.790,06
Aut.Francesco Perrone s.r.l.	€ 563.951,36
Autol.Cav. Domenico Tripodi s.r.l.	€ 1.238.582,33
Autolinee Bruno Genco s.r.l.	€ 131.277,06
Autolinee Cambrea s.a.s.	€ 26.769,68
Autolinee Federico s.r.l.	€ 2.455.732,70
Autolinee Iorfida s.r.l.	€ 62.642,39
Autolinee Procopio s.r.l.	€ 744,70
Autolinee Siciliano s.r.l.	€ 46.735,48
Autoservizi Buda s.n.c.	€ 45.844,91
Autoservizi Caputo Francesco <sup>1</sup>	€ 465.658,86
Autoservizi Cersosimo s.r.l.	€ 44.165,72
Autoservizi Fiorino Preite s.r.l.	€ 677.932,94
Autoservizi Mirijello s.a.s.	€ 106.194,50
Autoservizi Preite s.r.l.	€ 1.659.257,34
Az. spec. trasporti e serv pubblici Palmi	€ 192.618,12
Bilotta Antonio s.r.l.	€ 822.838,32
Bonfà Talia s.n.c.	€ 123.911,02
Brosio Francesco	€ 313.120,63
Brosio Nicola & F.lli s.n.c.	€ 937.173,08
Consorzio Autolinee s.r.l.	€ 3.162.896,50
Costa Viola S.r.l.	€ 242.690,59
Costabile Bus s.r.l.	€ 257.747,71
De Angelis Battista	€ 2.892,71
Doc Bus S.r.l.	€ 23.049,69
Eredi di Iorfida Francescantonio R. s.a.s.	€ 25.502,96

1

Si vedano anche le condizioni di cui al paragrafo 5.

(segue)

Società concessionarie	Totale
F.A.T.A. s.r.l.	€ 1.118.316,49
Federico S.p.A.	€ 2.062.552,34
Ferloc	€ 140.397,71
Fratelli Romano S.p.A. <sup>2</sup>	€ 3.263.964,36
Fratelli Salzone s.n.c.	€ 341.580,64
GBV	€ 95.400,54
Genco Carmela	€ 79.991,54
Genco Carmela & Figli s.r.l.	€ 833.371,90
Impresa autolinee Scura I.A.S. s.r.l.	€ 3.470.086,14
Lamezia Multiservizi S.p.A.	€ 245.773,19
Lirosi Autoservizi s.r.l.	€ 2.968.480,83
Mediterranea BUS S.p.A.	€ 222.750,54
Mediterranea Trasporti	€ 130.763,18
Nepita	€ 32.208,01
Neri Vincenzo	€ 13.819,34
Nucera Filippo Giovanni	€ 124.674,86
Panuzzo Aldo Paolo	€ 118.513,23
Parise Rocco & Antonio s.r.l.	€ 680.347,25
Passante Ada	€ 5.128,36
Pepe Evaristo	€ 433.412,19
Piana Palmi Multiservizi s.p.a.	€ 244.574,08
Polistena Annunziato	€ 51.099,89
Preite s.r.l.	€ 442.934,40
Rocco s.r.l.	€ 193.445,00
S.A.T. Soc.autol.tirreniche s.r.l.	€ 566.978,93
S.I.A.R. s.r.l.	€ 311.471,19
Saja s.n.c.	€ 387.632,22
SASMA s.r.l.	€ 304.094,11
Scarano Domenico & Figli s.n.c.	€ 73.905,30
Scav S.r.l.	€ 91.434,76
Sculli Giuseppe	€ 757,98
Servizi automobilistici jonici s.r.l.	€ 3.018.101,46
SISPA s.n.c.	€ 24.300,58
TNC	€ 174.495,39
Turismo Pepe s.r.l.	€ 106.029,16
Vardè Antonino	€ 111.212,87
Zuppelli Giulietta	€ 26.468,46
Fersav S.r.l.	€ 70.121,48
Impresa Individuale Zanfini Salvatore	€ 33.398,06
Società Cooperativa di Trasporto a.r.l. L'Aurora	€ 21.355,45
<b>Totale</b>	<b>€ 46.327.684,99</b>

2

Previa restituzione delle somme già pignorate all'Amministrazione.

## 6 Conclusioni relative alle Società Consortili titolari dei contratti di servizio dal 2008

Sulla base delle considerazioni che precedono, alla luce della notevole mole di contenzioso ed in considerazione che i "debiti" oggetto della presente relazione sono considerati al netto di interessi e rivalutazione monetaria, si può ipotizzare la conclusione di un accordo transattivo, condizionato all'approvazione del piano di cui all'oggetto della presente, che preveda le seguenti condizioni:

- questa Amministrazione si impegna ad erogare le somme disponibili (Tabella 3) attualmente sul bilancio regionale, entro un congruo termine nell'anno 2014 (si ipotizza entro il 31 marzo);
- questa Amministrazione si impegna ad erogare le somme ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro un congruo termine dalla riscossione delle relative somme (si ipotizza 90 giorni);
- l'erogazione dei corrispettivi per i servizi è condizionata alla dichiarazione da parte delle Società Consortili del servizio effettivamente prestato, e comunque nei limiti dei servizi programmati e nei limiti degli importi previsti nel piano di ristrutturazione del debito;
- l'erogazione delle compensazioni per agevolazioni tariffarie è condizionata alla dichiarazione da parte delle Società Consortili dell'effettivo rispetto degli obblighi derivanti dalle norme in materia, e comunque nei limiti dei servizi programmati e nei limiti degli importi previsti nel piano di ristrutturazione del debito;
- le parti riconoscono che il presente atto di natura transattiva, determinato dalla volontà di definire il contenzioso pendente e quello che potrebbe insorgere in relazioni alle voci oggetto della presente relazione, non ha natura di ricognizione del debito ovvero di promessa di pagamento di cui all'art. 1988 c.c., e che le somme verranno erogate condizionatamente alla effettiva approvazione del piano di ristrutturazione del debito da parte dei soggetti competenti;
- le Società Consortili rinunciano ad interessi e rivalutazione e, nel caso di contenziosi pendenti, alle spese di lite;
- le parti rinunciano a tutti i contenziosi pendenti sulle voci oggetto della presente relazione, a quelli ad essi connessi, ed alla instaurazione di nuovi giudizi in relazione ai medesimi e più in generale in relazione al rapporto contrattuale ed ai servizi resi fino al 31.12.2012.

Si rappresenta l'utilità che ne deriverebbe all'Amministrazione dalla chiusura di un contenzioso che è potenzialmente in grado anche di inficiare l'azione futura, ed in particolare il piano per l'incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsto dall'articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni.

L'importo quantificato per Società Consortile è riportato nella seguente tabella.

Società Consortile	Totale
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 8.735.623,87
Consorzio Autolinee Due	€ 2.309.298,80
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 12.135.685,93
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 6.072.071,68
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 2.079.160,68
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 4.704.747,11
<b>Totale</b>	<b>€ 36.036.588,07</b>

**7 Riepilogo e quantificazione del fabbisogno complessivo**

Qualora il piano di ristrutturazione del debito fosse approvato nei termini ipotizzati sopra e nella relazione relativa ai servizi ferroviari (prot. n. 307624 del 02.10.2012), si riporta il quadro complessivo delle risorse necessarie, con riferimento a tutto ciò che è antecedente al 31.12.2012.

"Debiti" TPL gomma	Importi art. 25 D.L. n. 69/2013 e s.m.i.	Importi disponibili su residui di bilancio o altre norme	Totale
Agevolazioni tariffarie 2006-2007 (tab. 7)	€ 2.193.706,10		€ 2.193.706,10
Integrazione CCNL 2006-2007 (tab. 9)	€ 1.804.520,77		€ 1.804.520,77
Ripiano disavanzi e saldi 1987-2007 (tab. 11)	€ 41.999.458,12		€ 41.999.458,12
Altri contenziosi	€ 330.000,00		€ 330.000,00
<b>Subtotale aziende</b>	<b>€ 46.327.684,99</b>	€ -	<b>€ 46.327.684,99</b>
Corrispettivi certi 2009-2010 (tab. 1)	€ 9.468.315,59		€ 9.468.315,59
Corrispettivi stimati 2010 (tab. 2)	€ 3.201.995,14		€ 3.201.995,14
Corrispettivi stimati 2011-2012 (tab. 3)		€ 7.469.658,37	€ 7.469.658,37
"Taglio orizzontale" 2012 (tab. 4)	€ 4.168.595,09		€ 4.168.595,09
Agevolazioni tariffarie 2008-2012 (tab. 8)	€ 5.695.734,18		€ 5.695.734,18
Integrazione CCNL 2008-2012 (tab. 10)	€ 6.032.289,69		€ 6.032.289,69
<b>Subtotale consorzi *</b>	<b>€ 28.566.929,69</b>	<b>€ 7.469.658,37</b>	<b>€ 36.036.588,07</b>
<b>Totale</b>	<b>€ 74.894.614,68</b>	<b>€ 7.469.658,37</b>	<b>€ 82.364.273,05</b>

\* Nel 2008 sono subentrate nei contratti di servizio sei Società Consortili costituite dall'aggregazione delle aziende che gestivano i servizi

"Debiti" TPL ferro	Importi art. 25 D.L. n. 69/2013 e s.m.i.	Importi disponibili su residui di bilancio o altre norme	Totale
Trenitalia S.p.A.	€ 37.618.248,32	€ 17.157.047,80	€ 54.775.296,12
Ferrovie della Calabria s.r.l.	€ 3.487.082,30	€ 65.000.000,00	€ 68.487.082,30
<b>Totale</b>	<b>€ 41.105.330,62</b>	<b>€ 82.157.047,80</b>	<b>€ 123.262.378,42</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>€ 115.999.945,30</b>	<b>€ 89.626.706,17</b>	<b>€ 205.626.651,47</b>


Per pervenire all'approvazione in Giunta del piano di ristrutturazione del debito, si ritiene necessario:

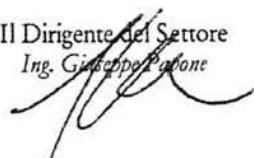
- l'impegno del Dipartimento Bilancio sui tempi di erogazione delle risorse, compatibilmente con i vincoli del patto di stabilità e di cassa, ovvero che tale impegno sia disposto dalla Giunta Regionale con carattere di priorità;
- la proposta, di competenza del Dipartimento Programmazione, degli interventi da definire sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011), per l'importo necessario.

Si ritiene inoltre opportuno il parere della Avvocatura regionale sulle ipotesi di transazione sopra delineate, ovvero il rinvio successivo di questa specifica valutazione qualora i tempi non la consentano.

Si precisa che non è stato possibile verificare la disponibilità da parte dei creditori a sottoscrivere gli accordi transattivi, in relazione al consistente numero dei soggetti interessati.

Dirigente del Servizio 13  


Dirigente del Servizio 14  
 Ing. Rodolfo Morsivo  


Il Dirigente del Settore  
 Ing. Giuseppe Palone  


**Tabella 1 - Contratto di Servizio - Importi quantificati (2009-2010)**

Società Consortile	Anno		Totale
	2009	2010	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 819.740,40	€ 1.836.477,94	€ 2.656.218,34
Consorzio Autolinee Due	—	€ 615.216,35	€ 615.216,35
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 1.260.123,93	€ 2.343.674,54	€ 3.603.798,47
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 555.501,86	€ 747.773,16	€ 1.303.275,02
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 189.140,38	€ 439.667,96	€ 628.808,34
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 472.131,57	€ 188.867,49	€ 660.999,06
<b>Totale</b>	<b>€ 3.296.638,14</b>	<b>€ 6.171.677,45</b>	<b>€ 9.468.315,59</b>

**Tabella 2 - Contratto di Servizio - Importi stimati (2010)**

Società Consortile	Anno	Totale
	2010	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 788.352,05	€ 788.352,05
Consorzio Autolinee Due	€ 237.254,14	€ 237.254,14
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 1.116.145,65	€ 1.116.145,65
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 558.285,38	€ 558.285,38
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 188.817,41	€ 188.817,41
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 313.140,51	€ 313.140,51
<b>Totale</b>	<b>€ 3.201.995,14</b>	<b>€ 3.201.995,14</b>

**Tabella 3 - Contratto di Servizio - Importi stimati (2011-2012) - Somme disponibili**

Società Consortile	Anno		Totale
	2011	2012	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 766.996,24	€ 772.656,10	€ 1.539.652,34
Consorzio Autolinee Due	€ 270.873,84	€ 268.749,46	€ 539.623,30
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 1.066.488,98	€ 1.050.127,77	€ 2.116.616,75
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 1.225.676,47	€ 552.214,43	€ 1.777.890,89
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 184.697,60	€ 183.686,12	€ 368.383,72
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 773.138,88	€ 354.352,48	€ 1.127.491,36
<b>Totale</b>	<b>€ 4.287.872,01</b>	<b>€ 3.181.786,36</b>	<b>€ 7.469.658,37</b>

**Tabella 4 - Contratto di Servizio - "Taglio orizzontale" 2012**

Società Consortile	Anno	Totale
	2012	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 1.124.981,55	€ 1.124.981,55
Consorzio Autolinee Due	€ 421.055,25	€ 421.055,25
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 1.256.256,96	€ 1.256.256,96
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 847.312,19	€ 847.312,19
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 287.838,62	€ 287.838,62
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 231.150,52	€ 231.150,52
<b>Totale</b>	<b>€ 4.168.595,09</b>	<b>€ 4.168.595,09</b>

**Tabella 5 - Agevolazioni tariffarie - Criterio ex D.G.R. 173/2013 - Società concessionarie (2006-2007)**

Società concessionarie	Anno		Totale
	2006	2007	
A.M.A.CO. S.p.A.	€ 71.103,04	€ 74.518,93	€ 145.621,96
A.T.I. SAT & PRA	€ 3.060,14	€ 3.055,70	€ 6.115,84
ATAB S.r.l.	€ 8.338,91	€ 6.940,43	€ 15.279,34
Autolinee Cav. Domenico Tripodi S.r.l.	€ 4.287,61	€ 4.052,84	€ 8.340,45
Autolinee Federico S.p.A.	€ 25.927,24	€ 26.630,64	€ 52.557,88
Autoservizi Francesco Perrone S.r.l.	€ 5.009,28	€ 4.765,70	€ 9.774,97
Autoservizi Preite S.r.l.	€ 13.718,71	€ 14.523,17	€ 28.241,88
A.M.C. - S.p.A.	€ 85.295,21	€ 85.462,96	€ 170.758,18
A.T.A.M. - S.p.A.	€ 113.796,83	€ 114.574,56	€ 228.371,38
Bilotta Antonio S.r.l.	€ 5.599,48	€ 5.238,07	€ 10.837,55
Brosio Nicola & Fratelli S.n.c.	€ 4.548,90	€ 4.376,99	€ 8.925,90
Consorzio Autolinee S.r.l.	€ 18.626,33	€ 18.714,74	€ 37.341,07
Costa Viola S.r.l.	€ 3.796,38	€ 3.793,75	€ 7.590,13
F.A.T.A. S.r.l.	€ 8.290,00	€ 8.211,15	€ 16.501,15
Ferloc S.r.l.	€ 5.174,07	€ 4.951,33	€ 10.125,40
Fersav S.r.l.	€ 7.812,57	€ 7.323,58	€ 15.136,16
G.B.V. S.r.l.	€ 3.375,21	€ 3.045,65	€ 6.420,86
Genco Carmela e Figli S.r.l.	€ 3.828,54	€ 3.667,87	€ 7.496,41
Impresa Autolinee Scura (I.A.S.) S.r.l.	€ 19.923,03	€ 19.952,01	€ 39.875,04
Impresa Individuale Zanfini Salvatore	€ 3.280,16	€ 3.073,87	€ 6.354,03
Lirosi Autoservizi S.r.l.	€ 15.969,94	€ 16.687,71	€ 32.657,65
Mediterraneabus S.p.A.	€ 6.494,27	€ 6.389,98	€ 12.884,25
Multiservizi Lamezia Terme S.p.A.	€ 20.771,98	€ 20.795,37	€ 41.567,35
Piana Palmi Multiservizi - P.P.M. S.p.A.	€ 13.961,77	€ 13.963,75	€ 27.925,51
Romano Autolinee Regionali S.p.A.	€ 55.631,67	€ 56.911,98	€ 112.543,66
S.C.A.V. a.r.l.	€ 345,21		€ 345,21
Servizi Automobilistici Jonici (S.A.J.) S.r.l.	€ 8.191,08	€ 8.402,05	€ 16.593,13
Società Cooperativa di Trasporto a.r.l. L'Aurora	€ 4.277,81	€ 3.461,39	€ 7.739,20
Trasporti Nord Calabria S.r.l.	€ 3.236,28	€ 3.090,58	€ 6.326,86
<b>Totali</b>	<b>€ 543.671,65</b>	<b>€ 546.576,74</b>	<b>€ 1.090.248,40</b>

**Tabella 6 - Agevolazioni tariffarie - Criterio ex D.G.R. 173/2013 - Società Consortili (2008-2012)**

Società Consortile	Anno					Totale
	2008	2009	2010	2011	2012	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 99.958,07	€ 101.596,42	€ 121.275,65	€ 119.762,02	€ 116.077,57	€ 558.669,74
Consorzio Autolinee Due			€ 23.031,34	€ 26.418,66	€ 24.946,19	€ 74.396,19
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 240.932,25	€ 230.328,96	€ 204.516,03	€ 204.999,95	€ 199.520,66	€ 1.080.297,84
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 50.563,96	€ 56.509,15	€ 59.986,89	€ 59.368,94	€ 56.915,93	€ 283.344,87
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 22.880,17	€ 22.891,12	€ 22.891,12	€ 22.352,62	€ 21.301,22	€ 112.316,25
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 128.154,48	€ 131.705,43	€ 137.279,04	€ 163.973,21	€ 159.975,14	€ 721.087,30
<b>Totale</b>	<b>€ 542.488,93</b>	<b>€ 543.031,07</b>	<b>€ 568.980,07</b>	<b>€ 596.875,40</b>	<b>€ 578.736,72</b>	<b>€ 2.830.112,19</b>