

**OSSERVATORIO NAZIONALE  
SULLE POLITICHE  
DEL  
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  
(Art.1 comma 300 L.244/2007)**



**RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO**

**ANNO 2014**

**Documento approvato dal Comitato dell'Osservatorio  
nella seduta del giorno 30 giugno 2014**

**Parere favorevole 113/CU  
espresso dalla Conferenza Unificata  
nella seduta del 25 settembre 2014**



## **INDICE**

**INTRODUZIONE : la legge istitutiva**

**CAPITOLO 1: descrizione del quadro di contesto del settore del trasporto pubblico locale e regionale e dei servizi di TPL oggetto di monitoraggio dell'Osservatorio**

**CAPITOLO 2: Ristrutturazione dei debiti pregressi del settore al 31/12/2012**

**CAPITOLO 3 : Avvio Osservatorio**

**CAPITOLO 4 : Avvio Banca Dati Osservatorio**

**CAPITOLO 5 : Qualità dei dati oggetto del monitoraggio**

**CAPITOLO 6 : Censimento dei contratti di servizio e delle aziende**

**CAPITOLO 7: Stato di attuazione del disposto dell'art. 16 bis del D.L. 95/12**

**CAPITOLO 8: Sito Osservatorio**

## INTRODUZIONE

### LA LEGGE ISTITUTIVA

#### **LEGGE 24 dicembre 2007, n. 244 Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)**

##### **Art. 1**

**Disposizioni in materia di entrata, nonche' disposizioni concernenti le seguenti Missioni: Organi costituzionali, a rilevanza costituzionale e Presidenza del Consiglio dei ministri; Relazioni finanziarie con le autonomie territoriali**

----- OMISSIS -----

300. E' istituito presso il Ministero dei trasporti l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali, al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma. Per il funzionamento dell'Osservatorio e' autorizzata la spesa di 2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2008. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie locali, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sono definiti i criteri e le modalita' di monitoraggio delle risorse destinate al settore e dei relativi servizi, ivi comprese quelle relative agli enti locali, nonche' le modalita' di funzionamento dell'Osservatorio. L'Osservatorio presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale.

## CAPITOLO 1

### **DESCRIZIONE DEL QUADRO DI CONTESTO DEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE E DEI SERVIZI DI TPL OGGETTO DI MONITORAGGIO DELL'OSSERVATORIO.**

#### **1.1. DESCRIZIONE DEL SETTORE E DELLE COMPETENZE ISTITUZIONALI**

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale riveste fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva del Paese. La riduzione della congestione urbana provocata dal traffico automobilistico, la garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini, la riduzione dei sinistri automobilistici ed i conseguenti effetti positivi per l'economia, l'ambiente e, più in generale lo sviluppo del paese, non possono prescindere da un buon livello di mobilità in ambito locale che può essere garantito potenziando e rendendo efficiente ed efficace il servizio di trasporto pubblico.

In Italia, il comparto del TPL conta approssimativamente circa un migliaio di aziende pubbliche e private (delle quali circa il 25% svolge servizio urbano, circa il 55% solo servizio extraurbano e circa il 20% entrambi i tipi di servizio) e la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 7 miliardi (i dati di cui sopra, ad oggi acquisiti esclusivamente su base statistica (a decorrere dal 2014, attivata la banca dati informatica "dell'Osservatorio", potranno essere verificati in termini reali, certificati semestralmente dalle aziende del settore).

I compiti istituzionali (di amministrazione e programmazione) in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali sono attribuiti alle regioni ai sensi del D.lgs 422/97 e del Titolo V della Costituzione; residuano in capo allo Stato le competenze in materia di:

- sicurezza degli impianti fissi di trasporto e dei relativi servizi;
- il concorso finanziario agli oneri di parte corrente sostenuti dalle regioni;
- individuazione di interventi in conto capitale da ammettere a contribuzione statale;
- monitoraggio sulle modalità di esercizio delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione attribuite alle regioni.

Storicamente il settore, dai dati acquisiti in occasione delle istruttorie compiute per il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri, ha un "costo" annuale per la finanza pubblica di circa 7,2 MLD di euro di cui circa 6,4 MLD di euro relativi ai servizi di T.P.L e ferroviari eserciti nelle Regioni a Statuto ordinario.

## 1.2. SERVIZI STORICI E SPESA STORICA

In merito alla programmazione dei servizi da parte delle regioni, è necessario rammentare che, con l'emanazione del D.lgs. 19 novembre 1997 n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo n. 59," il settore è stato oggetto di una riforma non completata o che, comunque, non ha prodotto gli effetti previsti.

Di fatto, con l'applicazione di tale decreto legislativo, anziché rendere più efficaci, efficienti ed economici i servizi pubblici erogati, sono stati prodotti servizi qualitativamente e quantitativamente insufficienti a fronte di costi peraltro incrementati negli ultimi anni.

Ciò deve imputarsi:

- a) alla mancata individuazione, da parte di alcune regioni, dei c.d. "servizi minimi", destinati ad assicurare il diritto alla mobilità mediante una revisione dei "servizi storici", diretta ad un utilizzo razionale e secondo criteri di priorità delle risorse finanziarie disponibili;
- b) alla mancata liberalizzazione del settore, che non ha prodotto la progressiva riduzione dei costi, una migliore qualità e una maggiore quantità dei servizi eserciti;
- c) alla mancata considerazione del rapporto tra ricavi e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, sia per la determinazione dell'offerta di servizio a fronte della domanda reale che per la scelta del vettore più idoneo con cui prestarla;
- d) alle continue modifiche normative del settore, anche legate alle vicende relative alla disciplina generale sui servizi pubblici locali a rilevanza economica, che ha comportato negli ultimi anni continue incertezze e conseguenti effetti di rallentamento della riforma introdotta con il richiamato D.Lgs. 422/97.

A distanza di 16 anni dall'entrata in vigore del richiamato D.lgs., infatti, i servizi minimi risultano individuati (con criteri spesso non trasportistici) confermando sostanzialmente la base "storica", senza prevedere la riduzione dei servizi sovradimensionati, e la soppressione dei servizi in sovrapposizione (con la conseguente impossibilità di liberare risorse da destinare all'incremento qualitativo e quantitativo dei servizi necessari).

Inoltre, la liberalizzazione è stata reiteratamente rinviata, sino ad essere inibita o fortemente condizionata, tanto da creare una realtà in cui è attuata solo fittiziamente, con la conseguenza che, molto spesso, i costi dei servizi non vengono determinati dal libero mercato, ma sono definiti, per lo più, da aziende (spesso in mano pubblica) che, a fronte della incapacità a ridimensionare le proprie inefficienze, hanno quantificato i corrispettivi per i servizi offerti sulla base di una spesa storica progressivamente incrementata (senza alcun limite posto da standard o da parametri di riferimento legislativi venuti meno in nome della liberalizzazione che si sarebbe dovuta attuare). Tra l'altro per

l'affidamento dei servizi ferroviari si è determinata talvolta una situazione di “monopolio di fatto” causata anche da una mancanza di una disciplina che preveda il “vincolo di destinazione” dei beni strumentali per il servizio ed in particolare dei parchi rotabili.

La legge 5 maggio 2009 n. 42, in materia di federalismo fiscale, in considerazione delle criticità sopra evidenziate, ha iniziato ad introdurre criteri e principi, quali quelli del superamento della spesa storica, e dell'individuazione, per il più ampio settore del trasporto pubblico di competenza regionale, di “costi standard”, “fabbisogno standard” e di “livello adeguato di servizio su tutto il territorio nazionale”. Il percorso legislativo è proseguito con l'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012, così come modificato ed integrato dall'articolo 1 comma 301, della Legge 28 dicembre 2012, n. 228, che ha subordinato la ripartizione di una quota rilevante delle risorse pubbliche destinate al settore, all'adozione, da parte delle regioni a statuto ordinario, di criteri di efficientamento e di razionalizzazione per la corretta programmazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali.

### **1.3. FONDO NAZIONALE PER IL CONCORSO FINANZIARIO DELLO STATO AGLI ONERI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ANCHE FERROVIARIO**

Con l'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012, così come modificato ed integrato dall'articolo 1 comma 301, della Legge 28 dicembre 2012, n. 228, è stato istituito il “Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico” nel quale confluisce uno stanziamento annuale pari a 4.929 milioni di Euro, corrispondente a circa il 75% delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore per quanto di competenza delle regioni a statuto ordinario.

La norma in argomento ha lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi (ed uniformi a livello nazionale) di efficientamento e razionalizzazione. L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, dovrebbe consentire la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

In sostanza la riprogrammazione è mirata:

- alla scelta del vettore più idoneo in relazione alla domanda;
- all'eliminazione di qualunque sovrapposizione di servizi non giustificata (ferro – gomma, gomma – gomma, ferro – ferro)

In merito, a titolo di esempio, è opportuno segnalare che la programmazione regionale in alcune realtà :

- 1) continua a giustificare i costi di servizi ferroviari “storici”, istituiti ad inizio secolo scorso, la cui utenza, con lo sviluppo della rete viaria, è dirottata da decenni su servizi automobilistici aventi una velocità commerciale ed un costo di esercizio più competitivi;
- 2) produce servizi talvolta sovradimensionati rispetto alla domanda, sottraendo in tal modo risorse utili per migliorare qualitativamente e quantitativamente i servizi a domanda elevata.
- 3) prevede servizi di trasporto ferroviario regionale che sostanzialmente duplicano una parte dei “servizi ferroviari universali” che lo Stato continua a contribuire.

E' opportuno evidenziare che il residuo 25% delle risorse di spesa corrente destinate al settore grava, in buona parte, sul c.d. “Fondo perequativo IRAP”, in merito al quale le regioni hanno più volte rivendicato la propria discrezionalità a definirne la destinazione. Tale discrezionalità è stata, in talune regioni, pienamente esercitata, con grave danno per i servizi di trasporto pubblico, destinando i fondi originariamente erogati per i servizi stessi ad altri settori della spesa regionale. Ciò si è verificato in particolare in occasione della riduzione dei trasferimenti statali alle regioni con il D.L. n. 78/2010.

#### **1.4. STATO DI ATTUAZIONE DEL DISPOSTO DELL'ART. 16 BIS DEL D.L. 95/12**

Il prescritto DPCM, che definisce i criteri di efficientamento e razionalizzazione del settore, acquisita l'intesa con la Conferenza Unificata Stato Regioni, è stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 11 marzo 2013 ed è stato pubblicato sulla GURI n. 148 in data 26/06/2013.

Da tale data di pubblicazione, le regioni hanno avuto 120 giorni per procedere alla corretta riprogrammazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali, e ulteriori 60 giorni per rendere operativa la riprogrammazione in parola.

Invero tutte le regioni a statuto ordinario hanno effettivamente posto in essere la rimodulazione dei servizi entro il 26/11/2013, ovvero entro 180 giorni dalla pubblicazione sulla GURI (26 giugno 2013), del richiamato DPCM del 11/03/2013.

Di conseguenza ai fini della ripartizione delle risorse stanziato sul “fondo” per l'esercizio 2014, i dati economici e trasportistici da verificare riguarderebbero il solo mese di dicembre 2013.

Pertanto, considerato che il lasso di tempo di un mese è del tutto insufficiente per accertare il raggiungimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione dei servizi su base annua, si è ritenuto opportuno presumere che gli obiettivi in argomento siano stati raggiunti, per lo stesso esercizio 2013, in tutte le regioni a statuto ordinario rinviando all'analisi dei dati economici e trasportistici per l'anno 2014 le verifiche del grado di efficientamento e razionalizzazione del settore.

I piani di riprogrammazione non sono stati oggetto di alcuna approvazione da parte del M.I.T. ma sono allo studio dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1 comma 301 della legge 244/2007 per soli fini ricognitivi.

In sede di prima applicazione della norma il legislatore, infatti, non ha previsto alcuna approvazione delle riprogrammazioni di cui trattasi, fissando semplicemente un termine per l'adozione delle stesse al fine di consentire l'avvio del processo di efficientamento e, dal 2014, la possibilità da parte del MIT di verificare il raggiungimento o meno degli obiettivi indicati nel D.P.C.M. 11 marzo 2013. Il mancato raggiungimento, in tutto o in parte, di tali obiettivi da parte della singola regione, indipendentemente dalla idoneità del piano di riprogrammazione a perseguirli, comporterà nel 2014 una progressiva riduzione (nel limite massimo del 10%) della quota di risorse stanziata nello stesso anno e assegnata.

La riprogrammazione di cui trattasi, tra l'altro, può intendersi dinamica, in quanto, qualora gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione non fossero progressivamente raggiunti, la regione ha comunque la possibilità di intervenire migliorandola al fine di non ricevere "penalizzazioni" negli anni successivi.

#### **1.5. I DOCUMENTI DI RIPROGRAMMAZIONE E LA PRODUZIONE DI TRASPORTO NELLE REGIONI A STATUTO ORDINARIO PER L'ANNO 2013**

In relazione all'importanza della riprogrammazione ai fini di una più chiara relazione tra lo Stato e le singole Regioni sul tema dell'efficientamento, la Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome stabili, nel mese di marzo 2013, di realizzare uno *schema comune di documento di riprogrammazione*.

Quanto sopra con la finalità di uniformare quanto più possibile la redazione dei documenti da parte di ciascuna regione e di fissare una serie di temi che dovevano in ogni caso essere presenti, ferma restando la libertà per le singole Regioni di ulteriori apporti documentali più o meno ampi e complessi.

Lo schema aveva il compito di rendere confrontabili i percorsi e le strategie di riprogrammazione messe in atto da ciascuna Regione e rappresentare una base comune di lavoro per futuri interventi sulle nuove norme per il TPL che le Regioni e Province autonome hanno, peraltro, ritenuto sia lesive della propria autonomia decisionale su una materia di esclusiva pertinenza regionale sia inadeguate e inappropriate da un punto di vista trasportistico per valutare il grado e il livello di efficientamento del trasporto.

Lo schema dei documenti di riprogrammazione è articolato nelle seguenti parti:

1 Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012
1.1 percorso di razionalizzazione avviato dal 2010
1.2 L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale
2 Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione
2.1 Assetto territoriale e socio-economico della regione
2.2 Domanda e Offerta attuale di trasporto
2.3 Il fabbisogno di mobilità della Regione: un'analisi generale
2.4 Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti
3 Strategia di riprogrammazione della Rete dei Servizi di Trasporto
3.1 La politica regionale per la mobilità
4 Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)
5 Piano di riprogrammazione
6 Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni
6.1 Innovazioni dei sistemi
6.2 Il trattamento dei dati
6.3 Il fabbisogno per l'innovazione
7 Cronoprogramma delle attività
Allegati: Criteri di misura degli indicatori di efficientamento Ricavi/Costi d'esercizio (RC), Numero Passeggeri (NP) e Livelli occupazionali (LO)

Di seguito viene riportata una tabella, fornita all'Osservatorio dal Coordinamento tecnico Interregionale, relativa alle produzioni di TPL su ferro (Trenitalia e Ferrovie Regionali), gomma e acqua, così come ricavabili dai piani di riprogrammazione 2013.

<b>REGIONE</b>	<b>Produzione ferroviaria Trenitalia (trenikm)</b>	<b>Produzione autolinee (buskm) e acqua</b>	<b>Produzione ferroviaria regionale (trenikm)</b>
<b>ABRUZZO</b>	3.933.340	55.152.585	1.508.689
<b>BASILICATA</b>	1.965.946	31.632.672	663.043
<b>CALABRIA</b>	6.941.486	56.000.000	900.000
<b>CAMPANIA</b>	10.695.323	125.531.826	6.367.015
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	16.249.818	111.627.587	3.259.806
<b>LAZIO</b>	17.286.522	294.855.345	3.977.990
<b>LIGURIA</b>	6.608.637	62.368.471	168.000
<b>LOMBARDIA</b>	40.941.753	294.925.968	0
<b>MARCHE</b>	4.116.621	41.501.221	0
<b>MOLISE</b>	2.680.655	11.111.469	385.256
<b>PIEMONTE</b>	18.765.298	133.319.522	1.319.416
<b>PUGLIA</b>	8.222.940	96.691.367	6.926.881
<b>TOSCANA</b>	22.402.792	110.469.069	778.597
<b>UMBRIA</b>	3.697.635	28.902.832	1.425.945
<b>VENETO</b>	14.051.150	157.412.911	578.677
<b>TOTALI</b>	<b>178.559.916</b>	<b>1.611.502.845</b>	<b>28.259.315</b>

Tab.1.- Ammontare della produzione TPL nelle regioni a Statuto ordinario - anno 2012 (fonte: Regioni e relativi piani di riprogrammazione)

Nota: per la Lombardia, la produzione Trenord è complessivamente inserita nella voce Trenitalia

*Nota: In sede di conferenza unificata è stata accolta la richiesta di sostituire la tabella 1- sopra riportata con una nuova tabella di seguito introdotta. (parere n.113/CU del 25 settembre 2014)*

REGIONE	Produzione ferroviaria Trenitalia (trenikm)	Produzione gomma/acqua				Produzione ferroviaria regionale (trenikm)	Note
		Autolinee (busKm)	Navigazione (Miglia)	Servizi lagunari e Lacuali (oreMoto)	Servizi di Metropolitana (trenikm)		
ABRUZZO	3.933.340	44.559.116				1.508.689	(1)
BASILICATA	1.911.284	35.865.862				678.645	
CALABRIA	6.941.486	56.273.036				900.000	
CAMPANIA	10.695.323	120.780.908	731.569		1.556.427	6.367.015	(2)
EMILIA ROMAGNA	16.249.818	111.913.109				3.259.806	(3)
LAZIO	17.286.522	294.115.742	173.737		158.298	3.977.990	
LIGURIA	6.438.470	61.459.956	21.129		908.515	168.000	
LOMBARDIA	40.941.753	231.378.339	178.717		10.536.108		(4)
MARCHE	4.116.621	41.501.221					
MOLISE	2.680.655	11.111.469				385.256	
PIEMONTE	18.501.382	123.602.413		24.413	2.805.460	1.442.285	(5)
PUGLIA	8.222.940	89.516.907				22.175.595	(6)
TOSCANA	22.402.792	110.469.069	230.068			778.597	
UMBRIA	3.697.635	28.902.832		10.000		1.425.945	
VENETO	14.051.150	122.920.423		513.145	1.105.367	578.677	
<b>TOTALI</b>	<b>178.071.171</b>	<b>1.484.370.402</b>	<b>1.335.220</b>	<b>547.558</b>	<b>17.070.175</b>	<b>43.646.500</b>	

Tab.1 - Ammontare della produzione TPL nelle regioni a Statuto ordinario - anno 2012 (fonte: Regioni e relativi piani di riprogrammazione)

## Note

- (1) Produzione ferroviaria Trenitalia: di cui 409.958 servizi sostitutivi bus / Produzione ferroviaria regionale: di cui 844.519 servizi sostitutivi bus
- (2) Servizi di Metropolitana: equivalenza 1 treno\*km = 4 veti\*km
- (3) Produzione ferroviaria Trenitalia: di cui 891.412 servizi sostitutivi bus / Produzione ferroviaria regionale: di cui 398.272 servizi sostitutivi bus
- (4) Produzione ferroviaria Trenitalia: comprende complessivamente produzione Trenord / Produzione Autolinee: comprensiva servizi tranviari e autofiloviari / Servizi di Metropolitana: equivalenza 1 treno\*km = 6 veti\*km
- (5) Produzione ferroviaria Trenitalia: di cui 222.391 servizi sostitutivi bus / Produzione ferroviaria regionale: di cui 418.401 servizi sostitutivi bus
- (6) Produzione ferroviaria Trenitalia: di cui 1.767.061 servizi sostitutivi integrativi bus / Produzione ferroviaria regionale: di cui 15.047.665 servizi sostitutivi integrativi bus

Nota:

nuova tabella introdotta in sede di conferenza unificata (parere n.113/CU del 25/9/2014)

## CAPITOLO 2

### **RISTRUTTURAZIONE DEI DEBITI PREGRESSI DEL SETTORE AL 31/12/2012**

Lo squilibrio finanziario del settore ha prodotto, in alcune realtà regionali debiti pregressi non coperti, in merito ai quali il legislatore è intervenuto con specifiche disposizioni normative.

Si riportano di seguito le disposizioni più rilevanti con una breve descrizione delle modalità di attuazione adottate nel 2013.

#### **2.1 ATTUAZIONE DELL'ART. 16 COMMA 8 DEL D.L. 83/2012**

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”*, e a seguire il comma 8 recita *“E' istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un tavolo tecnico, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di verifica degli adempimenti regionali per la disamina, in prima istanza, della documentazione pervenuta per la stipula e la successiva sottoscrizione dell'accordo di approvazione dei piani di cui al comma 5, sottoscritto dai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze e dal Presidente della Regione”*.

Il tavolo tecnico, istituito con Decreto del Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 47 del 11/02/2013 (All. 1), ha completato l'attività istruttoria per la predisposizione dello schema di Accordo in oggetto.

In particolare, il “tavolo” ha esaminato la documentazione prodotta dal “commissario” ed ha rilevato una serie di incongruenze connesse, in particolare, alla quantificazione del disavanzo in

argomento, considerato che, da una prima analisi, parte dei debiti riportati in bilancio dalle società del gruppo EAV s.r.l. dovrebbero trovare copertura con i crediti vantati dalle società medesime nei confronti della Regione Campania per servizi di trasporto pubblico eserciti negli anni passati, ovvero per lavori e forniture eseguiti per conto della stessa regione o su beni della regione medesima.

A seguito dei chiarimenti richiesti al “commissario”, è emerso che la Regione non riconoscerebbe gran parte dei crediti di cui trattasi e che pertanto nel bilancio regionale “non risulterebbe” una sostanziale copertura del disavanzo di cui trattasi oltre a quella resasi disponibile in applicazione della norma in oggetto.

Il tavolo, nel prendere atto di quanto asserito dal “commissario”, ha ritenuto comunque necessario prevedere una ricognizione dettagliata di tutti i rapporti intercorrenti tra le società del gruppo EAV s.r.l. ed il predetto ente territoriale al fine di verificare se effettivamente, a fronte dei crediti vantati, non vi sia corrispondente copertura nel bilancio regionale o di altri enti, tra cui lo Stato.

Inoltre, il tavolo ha verificato che non risulta ancora attuata formalmente la separazione tra la gestione e la proprietà dell’infrastruttura e la gestione del servizio e che, in linea con tale separazione, la regione non ha ancora provveduto ad una riprogrammazione dei servizi, coerente con il piano di riorganizzazione aziendale previsto dal “commissario” per garantire, a regime, l’equilibrio economico del gruppo EAV s.r.l.

Tuttavia, in considerazione dell’urgenza di consentire l’immediato utilizzo delle risorse resesi disponibili a seguito dell’emanazione della norma in oggetto, il tavolo tecnico, in data 2 luglio 2013 ha predisposto uno schema di accordo per i piani di cui trattasi.

Tale schema, in considerazione degli adempimenti non ancora compiuti, prevede l’approvazione in argomento con specifiche prescrizioni tra le quali, in particolare:

- 1) la verifica in progress della sussistenza di altre fonti regionali e/o statali, diverse da quella previste dall’articolo 16 comma 9 del decreto legge 83/2012, destinate alla riduzione del “disavanzo” accertato corrispondente, ad oggi, provvisoriamente, sostanzialmente al monte dei debiti riportati in bilancio dalle società del gruppo EAV s.r.l.;
- 2) l’attivazione di una procedura di ristrutturazione del debito;
- 3) l’attuazione, entro il 30 giugno 2014, della “separazione societaria” per la gestione delle infrastrutture ferroviarie e per la gestione del servizio;
- 4) la riprogrammazione dei servizi concordata tra “commissario” e Regione in coerenza con il piano di riorganizzazione aziendale volto alla riduzione progressiva del fabbisogno e al raggiungimento dell’equilibrio economico delle società;

- 5) l'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 e non riconosciuti dallo stesso ente;
- 6) l'individuazione e l'adozione da parte del "commissario" di procedure gestionali che evitino per il futuro il prodursi di criticità analoghe a quelle indicate nel punto precedente;
- 7) l'individuazione urgente da parte del "commissario", d'intesa con la regione, degli interventi da eseguirsi entro il 15 novembre p.v., per ripristinare la regolare efficienza del parco rotabile e delle infrastrutture gestite dalle società del gruppo EAV s.r.l.;
- 8) la riprogrammazione di tutti gli investimenti in corso con l'individuazione, in relazione alle risorse attualmente disponibili, degli interventi da completare e degli interventi da definanziare, ovvero da adeguare con varianti in diminuzione.

La stipula dell'accordo come sopra descritto consentirà al "commissario" l'immediato utilizzo delle risorse indicate dall'articolo 16, comma 9 del decreto legge 83/2012 evitando l'acuirsi delle criticità che incidono sulla regolarità e sulla continuità dei servizi di trasporto pubblico ferroviario eserciti dall'E.A.V. S.r.l..

L'accordo risulta stipulato in data 24/12/2013 ( All. 2)

## **2.2 ATTUAZIONE DELL'ART. 11, COMMA 6, DEL D.L. 35/2013**

Inoltre in attuazione del disposto dell'art. 11, comma 6, del D.L. 35/2013 la Regione Piemonte ha predisposto un piano di rientro del debito "del settore" a tutto il 31/12/2012, sottoposto ad approvazione di questa amministrazione di concerto con il MEF.

Il piano in argomento prevede la copertura di un debito pregresso complessivo pari a circa meuro 350, di cui 150 meuro trovano copertura nel fondo di coesione e sviluppo e 200 meuro nelle risorse regionali.

Il MIT di concerto con il MEF, fermo restando la piena autonomia regionale nel procedere alla programmazione dei servizi, ha ritenuto approvabile il piano di ristrutturazione di cui trattasi a condizione che sia assicurata la copertura dei servizi a decorrere dal 2014 al fine di evitare il rigenerarsi di fabbisogno di settori non coperti.

Tale copertura regionale, tra l'altro, deve essere garantita con la previsione:

1. di aumenti tariffari nei limiti minimi del 10% e massimi del 15% (senza procedere contestualmente ad un'ulteriore riduzione dei servizi che inciderebbe negativamente sulle aziende del settore, creando criticità al processo di efficientamento e razionalizzazione previsto dal richiamato art. 16 BIS);

2. che le risorse stanziare nel bilancio regionale per servizi TPL e ferroviari regionali siano perimetrare in entrata ed in uscita e vincolate nei prossimi anni al settore.

Si segnala che il decreto di approvazione del piano di ristrutturazione in argomento (allegato n.3) non risulta firmato nel 2013 e che, nelle more dell'emanazione dello stesso, il piano di ristrutturazione, già approvato dalla regione Piemonte, sia stato oggetto di ricorso giurisdizionale e che il TAR Piemonte abbia emesso una ordinanza di sospensiva.

Al fine di risolvere la criticità connessa alla sospensiva in argomento che impedisce l'approvazione del piano di restituzione del debito (piano che di fatto non sarebbe attualmente applicabile), il Piano della Regione Piemonte con nota n. 3939/S80100/PRE del 25/03/2014 ha manifestato la disponibilità della Regione a garantire la copertura di eventuali maggiori oneri conseguenti all'accoglimento, da parte degli organi giurisdizionali, delle istanze dei ricorrenti.

Tale maggiore onere è stato stimato in circa 6 meuro.

L'approvazione del piano di ristrutturazione di cui trattasi consentirà il pagamento da parte della Regione, di circa 350 meuro di debiti pregressi nonché l'immediata stipula dei Contratti di Servizio con oneri corrispondenti a quelli riportati nel piano medesimo fatta salva, per i soli ricorrenti, l'ipotesi di un adeguamento, conseguente ad un eventuale giudizio negativo per l'Ente Regionale di cui sarebbe comunque garantita la copertura.

E' infine da rilevare che un ulteriore elemento di efficientamento e razionalizzazione e, parzialmente, di equo riequilibrio delle risorse stanziare nel fondo nazionale per il contributo dello Stato agli oneri del TPL anche ferroviario delle regioni a statuto ordinario, potrà venire dall'adozione dei costi standard per tipologia di servizio.

La determinazione di tali costi standard non potrà prescindere dall'acquisizione a livello nazionale di dati economici e trasportistici di settore che faranno emergere tra le varie regioni e nell'ambito delle singole regioni gradi differenti di efficienza nella gestione del settore in parola.

### **2.3 ATTUAZIONE DELL'ART. 25 COMMA 11QUINQUES DEL D.L. 69/2013**

Ai sensi del disposto dell'art. 25 c. 11 quinquies del D.L. n. 69/2013 convertito con modificazioni dalla Legge n. 98/2013, *“le Regioni interessate , al fine della rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico dei rispettivi bilanci regionali concernenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e di applicare i criteri di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsti dall'art. 16 bis ,comma 3, del D.L.n.95/2012..... e successive modificazioni, predispongono un piano di ristrutturazione del debito a tutto il*

31/12/2012 da sottoporre entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze.”

Le regioni che hanno presentato un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31/12/2012 entro la data del 31 ottobre 2013 sono state le seguenti: Veneto, Puglia, Calabria, Abruzzo e Lazio.

Considerato che il comma 11 quinquies prevede “che, per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna regione interessata, previa delibera CIPE, è autorizzata ad utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della Delibera CIPE n.1/2011 dell'11 gennaio 2011, pubblicata nella gazzetta Ufficiale n. 80 del 7/04/2011...”, per la Regione Lazio, per mancanza della disponibilità sul predetto fondo, non è stato possibile attivare l'istruttoria.

Invece per le altre Regioni è stata avviata, congiuntamente ai rappresentanti del MEF, la procedura volta a verificare che il piano di ristrutturazione presentato individui le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui all'art. 16 bis, comma 3, del D.L. n. 95 del 2012 convertito con modificazioni dalla legge n. 135/2012.

Da una prima analisi dei piani presentati (allegato n. 4) il MIT ed il MEF hanno ritenuto necessario che ciascuna Regione integrasse gli stessi con ulteriore documentazione ed in particolare:

- ✓ alla Regione Veneto è stata richiesta la predisposizione, per gli anni 2011, 2012, 2013 di un quadro riepilogativo delle seguenti voci:
  1. corrispettivo contratto di servizio;
  2. ricavi da traffico;
  3. contributo regionale.
- ✓ alla Regione Puglia, con riferimento agli anni 2011, 2012, 2013 e 2014 e a tutto il settore del TPL, è stato richiesto di predisporre un quadro riepilogativo delle seguenti voci:
  - 1 corrispettivo contratto di servizio ferroviario e non;
  - 2 ricavi effettivi;
  - 3 ricavi presunti.
- ✓ alla Regione Calabria, data la complessità del piano presentato, è stato richiesto di produrre:
  1. con riferimento ai debiti certi, liquidi ed esigibili:
    - l'ammontare del contratto;
    - la quota del contratto coperta e non coperta;
    - la motivazione della mancata copertura.