

FUORI SACCO

PROROGA TERMINI IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nella legge di conversione del decreto-legge n. 225 del 2010, in materia di proroga di termini in scadenza, non sono state ricomprese due richieste avanzate dalle Regioni e dalle Province autonome che non comportano oneri per la finanza pubblica.

La prima riguarda la proroga del termine per l'affidamento con gara dei servizi di trasporto pubblico rientranti nella fattispecie di cui alla lettera e) del comma 8 dell'articolo 23-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008, mentre la seconda proposta di emendamento riguarda l'ambito degli impianti di trasporto fissi.

Si reitera pertanto al Governo la richiesta a voler attivare ogni utile iniziativa che conduca all'adozione delle misure richieste, la prima delle quali relativa all'affidamento con gara dei servizi di trasporto pubblico, quanto meno per il solo aspetto temporale, potrebbe trovare realizzazione anche per via amministrativa, come previsto dallo stesso decreto-legge n. 225.

PROROGA DI TERMINI IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

ART. ...

(Proroga di termini in materia di trasporto pubblico locale)

1. Limitatamente al settore del trasporto pubblico locale, il termine di cui alla lettera "e" del comma 8 dell'articolo 23-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n.112, convertito con modificazioni nella legge 6 agosto 2008, n. 133, è prorogato fino al termine corrispondente al compimento del nono mese decorrente dalla data di entrata in vigore della norma con cui sarà previsto che le risorse per i servizi di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 sono sostituite adeguando le misure della compartecipazione di cui al comma 296 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

Motivazione

In occasione dell'emanazione di quello che sarebbe divenuto il decreto-legge n. 225 del 2010, recante proroga di termini, la proroga di termini in parola fu richiesta in quanto la situazione di incertezza determinata dalle pesanti riduzioni finanziarie recate dal decreto-legge n. 78 del 2010, convertito nella legge n. 122 dello stesso anno, con la conseguente impossibilità di individuare precise e certe risorse finanziarie per il TPL, non ha di fatto consentito la pianificazione e l'inizio di procedimenti di gara.

Con l'adozione del predetto decreto-legge, il Governo ha uniformato proroghe di termini riguardanti materie eterogenee, assoggettandole alla medesima disciplina che prevede una proroga per via legislativa fino al 31 marzo 2011 ed una eventuale proroga per via amministrativa fino al 31 dicembre 2011.

Siffatta disciplina non risulta idonea a risolvere le criticità determinate dai fattori che hanno indotto a presentare la iniziale richiesta di proroga.

Questa è la ragione per la quale si propone la attuale richiesta di proroga di termini in sede di conversione del decreto-legge n. 225 del 2010.

La attuale richiesta di proroga di termini si rende infatti necessaria in quanto la situazione di incertezza in ordine alle risorse finanziarie disponibili per ciascuna regione costituisce di fatto un impedimento insormontabile al rispetto del termine del 31 marzo 2011, fissato in via generale dal decreto-legge n. 225 del 2010 in relazione a materie ed a fattispecie fra loro diverse.



Va al riguardo osservato che la situazione ordinamentale determinata dall'adozione della legge di stabilità 2011 e dall'Accordo siglato tra Governo e Regioni in materia di risorse per il TPL non consente ancora, a ciascuna regione, di formulare una previsione sufficientemente certa delle risorse su cui potrà fare affidamento, dato questo essenziale per poter programmare ed effettuare gare.

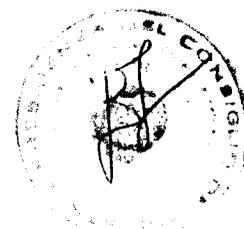
Infatti, le misure adottate con la legge di stabilità per il 2011 (legge 220 del 2010), con particolare riferimento all'articolo 1, commi 6, 7 e 29, non sono *self executing* e i loro reali effetti nei confronti delle singole regioni non sono determinabili prima dell'adozione dei previsti provvedimenti di attuazione di iniziativa governativa.

Da ciò deriva che il quadro finanziario relativo a ciascuna regione resta indeterminato e suscettibile di diversa configurazione a seconda del contenuto dei predetti provvedimenti di attuazione, con la conseguenza che comunque entro il termine del 31 marzo del 2011 non sarà possibile pianificare ed effettuare le gare per i servizi di trasporto.

Quanto innanzi, in ragione del fatto che, anche se le risorse alle quali si è fatto cenno dovessero essere destinate al trasporto ferroviario regionale di Trenitalia, la criticità si manifesta comunque in tutta la ampiezza in quanto, solo conoscendo l'entità di tali risorse, le singole regioni saranno in grado di stabilire, in funzione del servizio da assicurare alla collettività, se ed in quale misura altre risorse possono essere destinate ai servizi su gomma (dedotta l'eventuale quota da utilizzare per il predetto servizio di trasporto ferroviario regionale) e, quindi, possono costituire presupposto per i procedimenti di gara.

Ciò premesso, non può che concludersi nel senso che, solo ristabilendo il meccanismo di fiscalizzazione delle risorse per i servizi di trasporto ferroviario di Trenitalia dal 2012 (meccanismo già stabilito dalla legge finanziaria per il 2008 e poi soppresso dal decreto-legge n. 78 del 2010), sarà possibile per ciascuna regione disporre di un quadro di risorse certo e continuativo – risorse la cui entità deve essere certa e determinata per l'intera durata dell'affidamento che costituirà oggetto di gara - e, conseguentemente, pianificare gli affidamenti dei servizi di trasporto con gara.

Questa è la ragione per cui è chiesta la disponibilità del tempo tecnico di nove mesi per concludere i procedimenti di evidenza pubblica, a decorrere dalla data in cui, ristabilita la fiscalizzazione delle predette risorse, il quadro finanziario si presenterà chiaro e definito.



PROROGA TERMINI IMPIANTI A FUNE

ART. ...

(Proroga di termini in materia di impianti a fune)

1. La trentunesima riga della tabella 1 prevista dall'articolo 1 del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225 è soppressa.
2. All'articolo 31, comma 1, della legge 1° agosto 2002 n. 166 le parole "due anni" sono sostituite dalle parole "quattro anni".

Motivazione

Per quanto concerne il comma 1, va osservato che la regola di cui si chiede la soppressione va ad incidere su un termine che non rientra fra quelli a scadenza fissa (31 dicembre 2010), bensì su un termine che riguarda l'idoneità di ciascun impianto, singolarmente considerato, la cui scadenza tecnica è fissata al compimento del secondo anno dalla scadenza tecnica precedente. La soppressione richiesta risulta pertanto necessaria per evitare che allo spirare della scadenza del 31 marzo 2011 si trovino per legge fuori regola impianti che, in assenza del decreto-legge n. 225 del 2010, si sarebbero trovati in regola anche per molti mesi a venire.

Su questo tema si innesta la proposta di cui al comma 2 che è intesa ad allungare a quattro anni il predetto intervallo di tempo di due anni.

In considerazione della complessa e delicata fase che il settore funiviario attualmente attraversa in ragione della congiuntura economica negativa e della carenza dei finanziamenti pubblici specifici da destinarvi, si ritiene infatti opportuno consentire più ampi tempi di proroga, segnatamente estendendoli da due a quattro anni.

Tale più ampia proroga, da riconoscersi previa verifica da parte degli organi di controllo dell'idoneità degli impianti al funzionamento e relativa sicurezza, risponde altresì all'esigenza di tenere in debita considerazione i cambiamenti climatici che ormai da anni comportano scarso o inesistente innevamento degli impianti, specialmente di quelli siti a bassa quota.

