



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
12/47/CR6b/C4

**POSIZIONE DELLE REGIONI AI FINI DELLA RIAPERTURA DEL
TAVOLO TECNICO SUL PATTO PER L'EFFICIENTAMENTO E LA
RAZIONALIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Premessa

Regioni e Governo hanno concordato, in sede di incontro politico del 1° marzo u.s., di non attestarsi su posizioni pregiudiziali in ordine alla quantificazione delle risorse finanziarie destinate al settore del trasporto pubblico locale ferroviario.

A fronte della disponibilità del Governo a presentare in Parlamento una richiesta di modifica della copertura finanziaria per il settore del TPL, motivata, però, da una piattaforma credibile di medio periodo per l'efficientamento e razionalizzazione del settore, le Regioni si sono dichiarate disponibili ad affrontare la questione e a presentare in breve tempo una piattaforma di sviluppo nel senso richiesto, che giustifichi l'importo richiesto a titolo di fabbisogno minimo del settore.

Il presente documento illustra pertanto i punti chiave che le Regioni considerano imprescindibili per una ripresa del confronto tecnico con il Governo, finalizzato alla firma del Patto per l'efficientamento e razionalizzazione del TPL, di cui all'Accordo del 21 dicembre 2011, nonché le disponibilità che fin d'ora esse garantiscono per una buona riuscita del Patto stesso.

1. Risorse necessarie per i servizi ferroviari regionali e quantificazione del Fondo per il TPL

Il DL 201/2011 ha integrato le risorse stanziare per il fondo nazionale per il TPL, portandolo a 1.200 milioni di Euro. L'Accordo Governo - Regioni del 21 dicembre 2011 ha aggiunto:

- 314 milioni di Euro già stanziati nel 2011 per materiale rotabile (DL 98/2011 art. 21 c. 2), traslati al 2012 e convertiti in spesa corrente per i contratti di servizio;
 - 86 milioni di Euro statali nuovi (da stanziare con apposito provvedimento);
 - 148 milioni di Euro già destinati all'*Edilizia sanitaria* che le Regioni scelgono di rifinalizzare al TPL,
- per un totale di 1748 milioni di Euro, di cui 1200 milioni di Euro strutturali e 548 milioni di Euro *una tantum*, il tutto riferito alle 15 regioni a statuto ordinario.

Rispetto alla situazione antecedente al DL 78/2010, si evidenzia che rimane una quota significativa di tagli che penalizza soprattutto gli investimenti sulla manutenzione delle reti ferroviarie regionali (L 297/78) e sul rinnovo del materiale rotabile. Le risorse

ancora mancanti sono quantificabili in 307 milioni di Euro annui, derivanti dalla differenza tra il valore storico di 2.055 milioni di Euro e i 1.748 milioni di Euro disponibili per il 2012.

Il valore totale di 1748 milioni di Euro è considerato come l'importo minimo delle risorse che permette di mantenere in equilibrio i contratti vigenti con Trenitalia. Infatti esso è chiamato a sostituire le seguenti voci:

- risorse storiche per i servizi "ex art. 9" (DPCM 16/11/2000) per 1181 milioni di Euro,
- risorse assicurate dalla L 2/2009 art. 25 comma 2, per 430 milioni di Euro,
- quota statale dell'Iva sui contratti di servizio (ex art. 8 e 9) per 148 milioni di Euro, per un importo totale di 1.759 milioni di Euro, quindi ancora superiore a quanto oggi assicurato *per il solo anno 2012*.

Si vuole ricordare inoltre che:

- i vigenti contratti di servizio con Trenitalia sono stati sottoscritti sulla base di un catalogo di prezzi predefinito e considerato non negoziabile dall'operatore;
- i contratti sono stati sottoscritti con durata minima di 6 anni, in quanto espressamente richiesto dal legislatore nazionale (art. 7, comma 3-ter della L: n.33/2009);
- lo Stato non ha mai riconosciuto gli adeguamenti all'inflazione, anch'essi considerati tra le condizioni non negoziabili dell'operatore;
- lo Stato non ha mai riconosciuto i costi dei nuovi servizi conseguenti all'attivazione di nuove infrastrutture (finanziate dallo Stato stesso) costi sempre a carico delle Regioni, con la sola eccezione degli originali 41 milioni ex L 388/2000;

Per gli anni successivi al 2012, le Regioni rivendicano pertanto la fiscalizzazione dell'importo di almeno 1.748 milioni di Euro, a partire dal 2013. Alla scadenza dei contratti in essere potranno rilevarsi i primi effetti dell'efficientamento definito dal Patto.

Si vuole altresì ricordare che a fine sessennio il valore dei contratti di servizio Trenitalia per le Regioni a statuto ordinario raggiungerà circa i 2.000 milioni di Euro tenendo conto del solo tasso di inflazione programmato.

Si sottolinea altresì la necessità di avviare l'immediata copertura finanziaria, per l'anno 2012, dei contratti di servizio Trenitalia, in modo da evitare l'obbligo che i dirigenti regionali sottoscrittori di tali contratti hanno, di doverli dichiarare nulli con conseguente blocco dei servizi offerti da Trenitalia e la paralisi completa del trasporto pubblico locale su ferro. Ciò impone che il Governo provveda immediatamente almeno all'erogazione, in base ai criteri di riparto cd. "storici", delle risorse di cui al Fondo TPL per il 2012, pari a **1.200 M€**.

Infine, dovendo affrontare il tema della dell'efficientamento e della razionalizzazione anche nell'ambito dei servizi garantiti dai contratti di servizio con Trenitalia e ritenendo che la valutazione "a catalogo" dei servizi forniti impedisca qualsiasi processo di razionalizzazione che non sia un mero taglio dei servizi, le Regioni pongono come ulteriore punto inderogabile l'impegno del Governo ad aprire un tavolo nazionale con le Regioni e con Trenitalia volto a rendere possibile la novazione dei contratti di servizio in relazione alla valutazione della fornitura con criteri diversi dal catalogo.



2. **Investimenti Trenitalia nei contratti di servizio vigenti**

Le Regioni osservano che i piani di investimento da esse ritenuti indispensabili per la qualità del trasporto regionale su ferro e per i quali Trenitalia si era impegnata nel periodo di vigenza dei contratti di servizio risultano attuati solo in minima parte. Le Regioni ritengono ulteriore punto irrinunciabile per la riapertura del Tavolo tecnico che il Governo quantifichi il nocumento per le singole Regioni che possa essersi determinato per il mancato assolvimento di questo impegno e individui le necessarie soluzioni per controbilanciare tali danni.

3. **Risorse per il trasporto pubblico locale e le ferrovie regionali**

Le risorse per il trasporto pubblico locale autofilotranviario urbano e interurbano e per le ferrovie regionali ex art. 8 D.Lgs 422/1997 risultano già fiscalizzate, rispettivamente a partire dal 1996 e dal 2008 (L 244/2007, art. 1, comma 295 e segg.).

Le Regioni non sono disponibili a ritenere che tali risorse siano oggetto di nuovo accordo o di modifica della normativa vigente.

4. **Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile**

Risulta indispensabile che vengano individuate risorse aggiuntive che permettano di realizzare piani di investimento per il rinnovo del materiale rotabile anche a sostegno delle gare che si faranno alla scadenza naturale dei contratti. Tali risorse opererebbero anche come incentivo alla partecipazione alle gare stesse da parte degli operatori economici. È importante ricordare che sono già stati operati i seguenti tagli:

- risorse ex L 2/2009 art. 25 comma 1 per 425 milioni di Euro (convertite a copertura dei contratti di servizio);
- annualità 2011 delle risorse del *Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale* (L 296/2006 art. 1 comma 1031 e successive integrazioni) per circa 100 milioni di Euro;
- Fondo per il rinnovo del materiale rotabile ex DL 98/2011 art. 21 c. 2 per 314 milioni di Euro (convertito a copertura dei contratti di servizio);
- risorse per il rinnovo della flotta bus, per circa 160 milioni di Euro.

La inderogabile necessità di avere una manifesta e chiara disponibilità del Governo su tale punto deriva anche dall'insostenibile stato di obsolescenza di gran parte del materiale rotabile utilizzato da Trenitalia per il servizio di trasporto pubblico regionale¹. Le Regioni chiedono pertanto la reintroduzione di un Fondo strutturale di finanziamento per il materiale rotabile, anche in forma ripartita tra Stato e Regioni, ad esempio mediante un nuovo finanziamento del già esistente *Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale* (come da citato comma 1031), con le regole ivi previste, incluso l'obbligo di garantire la proprietà pubblica o la

¹ Sul tema sarebbero possibili numerosissimi esempi ma vale la pena di ricordare uno degli ultimi: il blocco del 50% dei treni regionali dell'Emilia Romagna a seguito delle recenti nevicate. Su tale punto la Conferenza sta svolgendo una specifica indagine attraverso la propria Commissione Infrastrutture, Trasporti e Governo del Territorio anche in vista dell'audizione che la Commissione Lavori Pubblici del Senato ha previsto per un'indagine conoscitiva sulla sicurezza ferroviaria e sulla qualità del servizio ferroviario.



reversibilità del materiale rotabile così acquisito, fatte salve le eventuali normative regionali esistenti in materia.

5. **Risorse per la manutenzione straordinaria**

Essendo evidente che la manutenzione straordinaria è elemento indispensabile non solo per la sicurezza del trasporto ma anche per la maggiore efficacia della spesa per il servizio, non possono essere trascurati specifici impegni del Governo s tali fini. In particolare su tale tema le Regioni ritengono indispensabile che il Governo fornisca una specifica indicazione sui criteri di determinazione dei costi medi per la manutenzione straordinaria annuale e indichi qual Fondo intende destinare a questo obiettivo.

6. **Condizioni necessarie per la messa a gara dei servizi ferroviari in materia di disponibilità dei Beni Essenziali e di sostegno al mercato del lavoro del TPL**

L'ultimo punto che rappresenta un inderogabile vincolo posto dalle Regioni e dalla Province autonome alla riapertura del Tavolo per il Patto per l'Efficientamento e la Riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale italiano è la richiesta di una chiara e assoluta disponibilità del Governo a proporre interventi legislativi che possano garantire una reale liberalizzazione del mercato.

La normativa nazionale ha reintrodotta l'obbligo di messa a gara per i servizi ferroviari regionali. Le Regioni condividono l'obbligo di ricorso alle gare, pur tuttavia rilevano che non è previsto dalla normativa comunitaria e che, comunque, non è stato di per se sufficiente, nel periodo di vigenza, a produrre significativi esempi di liberalizzazione e apertura del mercato.

Le Regioni, pertanto, richiedono che tale obbligo sia accompagnato da misure efficaci al fine della liberalizzazione del servizio e per tale motivo ritengono inderogabile che, attraverso specifiche disposizioni normative, si possa:

- garantire, all'atto delle gare per il TPL su ferro, l'obbligo di disponibilità da parte del fornitore uscente, del materiale rotabile e delle relative pertinenze (depositi e officine), prevedendo sanzioni in caso di mancato assolvimento di tale obbligo; le Regioni chiedono che lo Stato, in qualità di unico proprietario e azionista dell'operatore *incumbent*, disponga che tale operatore metta a disposizione del subentrante tutto il materiale rotabile necessario per lo svolgimento del servizio e le relative pertinenze, a condizioni eque e non discriminatorie,
- determinare il ricorso agli ammortizzatori sociali per i lavoratori dei trasporti che, a causa dei processi di efficientamento e riorganizzazione, possano trovarsi nella condizione di perdere il posto di lavoro.

Disponibilità delle Regioni

Le Regioni e Province autonome, infine, si dichiarano disponibili alla redazione di un Patto per l'Efficientamento e la Razionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale che consenta di:

- *definire il dimensionamento minimo dei bacini (sulla base di quanto prescritto dall'Art. 25 del DL "Liberalizzazioni") e dei lotti da mettere a gara, con l'obiettivo di una razionalizzazione e ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico;*
- *ricercare risparmi gestionali grazie a nuovi processi di liberalizzazione, ottimizzazione e industrializzazione, ottenibili anche attraverso l'aggregazioni dei soggetti gestori, gli ampliamenti ed accorpamenti dei bacini di TPL;*



- definire un *set di indicatori oggettivi e misurabili sulla base dei quali applicare criteri di penalità/premialità* nel riconoscimento di eventuali risorse aggiuntive rispetto alla dotazione prevista dal Fondo di cui all'art. 21, comma 3, del D.L. 98/2011 e ss.mm.ii., così come incrementata dalla richiesta di cui al punto 1 del presente documento;
- definire politiche di integrazione dei servizi e tariffarie che contribuiscano al raggiungimento di un *rapporto di almeno lo 0.35 dell'indicatore di efficienza [ricavi / (corrispettivi + ricavi)]*, al netto degli eventuali costi di infrastruttura, calcolato come media regionale per l'intero settore del TPL, fatti salvi tutti i servizi per i quali risultino specifiche e puntualmente documentabili condizioni territoriali, tecniche, sociali, economiche ecc., tali da consentire la loro enucleazione dal suddetto bacino regionale di calcolo dell'indicatore di efficienza;
- definire *costi standard e livelli adeguati di servizio*, per le diverse modalità di Trasporto;
- definire forme di *defiscalizzazione* degli abbonamenti di TPL per le aziende (voucher trasporti).

Roma, 4 aprile 2012

