

REGISTRATO NELLA SEGRETERIA
DEL 04 APR. 2012



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
12/48/CSR8/C4

**PRESA D'ATTO DELLA "RELAZIONE SULL'ESERCIZIO DELLE
FUNZIONI E DEI COMPITI DI PROGRAMMAZIONE E
AMMINISTRAZIONE DELEGATI ALLE RSO IN MATERIA DI SERVIZI
FERROVIARI DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE NON
EFFETTUATI DA TRENITALIA S.P.A. ANNI 2003-2007"**

Punto 8) O.d.g. Conferenza Stato-Regioni

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome **prende atto della relazione in oggetto, con le osservazioni delle Regioni in allegato, con la richiesta al Governo di una rapida emanazione del relativo D.P.C.M. di riparto delle risorse destinate al maggior fabbisogno ammissibile di settore, ai sensi del capitolo 7 della Relazione.**

Roma, 4 aprile 2012

Allegato alla **Presa d'atto della 'Relazione sull'esercizio delle funzioni e dei compiti di programmazione e amministrazione delegati alle RSO in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale non effettuati da Trenitalia S.p.A. Anni 2003-2007'**

Regione Calabria
Dipartimento Infrastrutture e LL.PP
Viale Cassiodoro, 50, Palazzo Europa, 88100 Santa Maria di Catanzaro

Premesso che questa Regione ritiene che si debba procedere con la massima celerità, essendo la disponibilità di risorse d'importanza vitale, si osserva che l'entità delle maggiori risorse necessarie è stata valutata dal preposto Comitato di verifica e di monitoraggio, per il periodo 2003/2007, in € **23.487.823,65** a fronte di cui si riconosce poco più della metà - € **12.416.380,83**.

Di tale importo minore, sarà erogato un importo ulteriormente ridotto, sulla base delle disponibilità indicate in relazione, pari a € 8.812.313,54.

Si richiede di rappresentare l'opportunità di recuperare dette risorse.





REGIONE BASILICATA

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, OO.PP. E
MOBILITA'
UFFICIO TRASPORTI
IL DIRIGENTE

c.so Garibaldi, 139 - 85100 Potenza
Tel. 0971/668469 Fax 0971/668455
angelo.luongo@regione.basilicata.it

Potenza, 19/3/2012

Al Coordinamento tecnico interregionale
Trasporti della Conferenza
delle Regioni e delle Province autonome

Oggetto: Osservazioni sulla "Relazione sull'esercizio delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione delegati alle Regioni a statuto ordinario in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale non effettuati da Trenitalia spa. Anni 2003/2007"

Con riferimento alla Relazione di cui all'oggetto, all'ordine del giorno del Coordinamento Tecnico del 21 c.m., si esprime il proprio dissenso in merito a quanto riportato al **paragrafo n. 6** (*servizi ferroviari di competenza regionale eserciti da società di proprietà statale. Pag. 31-32-33-34*) della citata relazione circa l'imputazione, in capo alla Regione Basilicata, dei crediti vantati dalla società FAL srl per gli anni 2004-2005-2006 e 2007.

Infatti, le relative fatture emesse dalla Società per l'integrazione dei maggiori oneri per l'esercizio ferroviario, furono puntualmente restituite dalla Regione Basilicata alla società Fal srl e trasmesse per conoscenza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, significando che il riconoscimento delle eventuali spettanze potesse avvenire solo a seguito dell'adeguamento dei trasferimenti disposti da parte dello Stato.

Si precisa quindi che nessuna integrazione, per gli anni 2003/2007, può essere riconosciuta a valere sui bilanci regionali, concordando invece, con quanto riportato nel **paragrafo n. 7** della citata relazione, sul fabbisogno riconoscibile per il periodo 2003/2007.

Angelo Santo Luongo






Regione Lombardia

Servizio Ferroviario Regionale

Relazione sull'esercizio delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione delegati alle Regioni a statuto ordinario in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale non effettuati da Trenitalia S.p.A.. Anni 2003-2007

Segnalazioni di Regione Lombardia

SINTESI

Per quanto riguarda i **servizi aggiuntivi**, Regione Lombardia da anni sollecita il trasferimento per il periodo 2003-2007 delle seguenti risorse aggiuntive:

- € 7.405.941,00 a rimborso di quanto la Regione ha anticipato a LeNORD per pagare a RFI i canoni (**pedaggi**) per i treni effettuati nel Passante di Milano; si tratta di costi non previsti nell'Accordo di Programma e dovuti per legge successivamente al trasferimento delle competenze alla Regione.
- € 6.324.634,15 per i **servizi aggiuntivi effettuati nel Passante**; si tratta della parte dei costi sostenuti dall'azienda per questi servizi che non è stata coperta dai ricavi da traffico o dai contributi aggiuntivi pagati da Regione negli anni 2006-2007.

La bozza di relazione riconosce a LeNORD € 6.324.634,15 (pag. 43), ma *non vi è certezza* sulla disponibilità di queste risorse nel bilancio del MIT. La relazione adombra la possibilità che tali risorse possano in futuro essere reperite da quelle per gli investimenti infrastrutturali (Accordo di Programma ex art. 15 D.Lgs. 422/97).

Ancora una volta, nulla viene invece detto sul rimborso del pedaggio.

RICHIESTE DI REGIONE LOMBARDIA

- erogare il fabbisogno legato ai **nuovi servizi** (riconosciuto ma al momento non finanziato)
- riconoscere ed erogare il fabbisogno legato al **pedaggio** (finora mai riconosciuto)

OSSERVAZIONI PUNTUALI (seguendo l'ordine del documento)

- **pag. 18:** è opportuno integrare l'analisi della normativa con quanto stabilito dal DL 1/2012 che reintroduce l'obbligo di gara per l'affidamento dei servizi ferroviari;
- **pag. 38:** l'importo del maggior fabbisogno accertato ammissibile di 87,5 M€ non trova riscontro nella somma degli importi contenuti nelle prime 5 colonne della tabella di pagina 40, che risulta invece pari a € 82.223.438,84;
- con riferimento ai paragrafi 7 (**pag. 37** e seguenti) e 8 (**pag. 41** e seguenti), Regione Lombardia ribadisce quanto più volte chiesto in sede di Comitato di Monitoraggio e cioè che siano compresi nel maggior fabbisogno ammissibile per Ferrovie Nord i canoni (pedaggi) per i treni effettuati nel Passante di Milano, quantificati in € 7.405.941,00, in quanto previsti dal DPCM 16 novembre 2000, ma diventati obbligatori per legge per l'accesso alla rete RFI in data successiva al trasferimento delle competenze alla Regione.



- **pag. 41:** si ribadisce che i servizi aggiuntivi attivati dalla Regione Lombardia presentano un rapporto ricavi / costi al netto dei costi di infrastruttura pari al 45% che è nettamente migliore rispetto al limite di legge del 35%; questa condizione non sembra essere soddisfatta per le altre regioni stando ai dati riportati nelle tabelle delle pagg. 43-44-45;
- **pagg. 43-44-45:** per una migliore comprensione e per una più corretta quantificazione del fabbisogno per i servizi aggiuntivi conseguenti al completamento degli interventi infrastrutturali, si chiede che le tabelle siano integrate in modo da fornire per tutte le ferrovie il medesimo grado di dettaglio che è oggi disponibile per la Regione Lombardia (Ferrovie Nord); ad es. solo per Ferrovie Nord sono indicati i trenikm;
- si segnala che non sono stati riportati negli **allegati 11.3 e 11.4** i dati relativi ai passeggeri trasportati di Ferrovie Nord che erano stati forniti nell'ambito dell'ultimo Comitato di Monitoraggio del 30/03/2011;
- si segnala che le tabelle dell'**allegato 11.4** contengono verosimilmente errori. Ad esempio nella tabella finale sul 2006, il "Costo unitario totale" riportato per FNM (61,25) è in realtà quello della voce "Principe-Granarolo". Anche altri numeri della stessa colonna non sembrano corretti. Questo determina ovviamente un margine di dubbio anche sulla bontà delle restanti elaborazioni;
- si segnala che nell'**allegato 11.5** non sono state riportate le tabelle dei conti economici di Ferrovie Nord che erano stati forniti nell'ambito dell'ultimo Comitato di Monitoraggio del 30/03/2011.

Ulteriore segnalazione

Al **cap. 9, punto 8 (pag 50)** "Stato di attuazione del trasferimento dei beni dal demanio e/o dal patrimonio disponibile o indisponibile dello Stato al demanio e/o al patrimonio disponibile o indisponibile delle Regioni", si chiede la seguente formulazione:

"8. per la Regione Lombardia, sono stati trasferiti i beni immobili e mobili di proprietà dello Stato in uso alle Ferrovie Nord Milano, mentre, per quanto riguarda i beni sui quali esiste un vincolo di reversibilità allo Stato, il medesimo si intende costituito a favore di Regione Lombardia."

Motivazione

L'Accordo di Programma tra Ministero della Navigazione e dei Trasporti e Regione Lombardia sottoscritto il 2 marzo 2000 prevede che a partire dal 1 gennaio 2000 il vincolo di reversibilità a favore dello Stato, laddove esistente, si intende costituito a favore della Regione.

