



Delibera della Giunta Regionale n. 99 del 13/03/2015

Dipartimento 53 - Dipartimento delle Politiche Territoriali

Direzione Generale 7 - Direzione Generale per la mobilità

Oggetto dell'Atto:

LINEE GUIDA EX ART. 16 BIS COMMA 4 DEL DECRETO LEGGE DEL 6 LUGLIO 2012
N. 95, CONV. IN LEGGE 7 AGOSTO 2012, N. 135.

Alla stregua dell'istruttoria compiuta dalla Direzione Generale e delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse che seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dal Direttore a mezzo di sottoscrizione della presente

PREMESSO CHE

- a) la materia dei servizi pubblici locali a rilevanza economica, nei quali rientra il Trasporto Pubblico Locale, è stata oggetto di un importante intervento legislativo nazionale volto a perseguire l'efficienza dei servizi, la tutela dell'accessibilità ed universalità degli stessi, il superamento della frammentazione organizzativa e gestionale, la liberalizzazione della gestione;
- b) nell'ambito di tale intervento, l'art. 3 bis del D. L. 13/08/2011 n. 138, conv. con Legge 14/09/2011, n. 148, prevede che le Regioni, a tutela della concorrenza, organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi;
- c) con Legge Regionale n. 5 del 6 maggio 2013 (Legge finanziaria regionale 2013), art. 1 comma 89, la Regione è stata individuata Bacino Unico Ottimale per lo svolgimento servizi TPL, ed è stata designata Ente di governo del medesimo;
- d) ai sensi dell'art. 1 comma 90 della citata Legge Regionale, la partecipazione degli Enti locali al processo di pianificazione, gestione e controllo dei servizi di TPL è garantita attraverso la istituzione di un organo di raccordo istituzionale denominato Comitato di indirizzo e monitoraggio;
- e) ai sensi dell'art. 1 comma 89 della richiamata legge, l'affidamento dei servizi avviene mediante procedure di evidenza pubblica, per l'attuazione delle quali il Bacino unico può essere suddiviso in più lotti individuati dalla Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, con il supporto dell'ACaM, nel rispetto dei criteri e dei principi ispiratori della riforma TPL, richiamati in premessa;
- f) con sentenza Tar Campania del 12 Marzo 2014, n. 1494/14, è stata dichiarata manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1 comma 89 della Legge Regionale n. 5 del 6 maggio 2013 *"dovendosi ritenere che l'articolo 5 della Costituzione, pur promuovendo e garantendo le autonomie locali, non impedisce alle Regioni di organizzare il servizio di trasporto pubblico locale secondo le modalità reputate più convenienti, anche mediante la previsione di un unico ambito territoriale regionale per la gestione del servizio"*;

DATO ATTO CHE

- a) con Deliberazioni di Giunta Regionale n. 143, 144 e 145 del 12.05.2014 sono stati individuati i Lotti in cui è suddiviso il Bacino Unico regionale per l'espletamento delle procedure di gara, secondo le diverse modalità di svolgimento dei servizi (ferro, gomma, mare);
- b) con successive Deliberazioni di Giunta Regionale n. 189, 190 e 191 del 05.06.2014 sono state dettate le linee guida per la loro attuazione;
- c) sono attualmente pendenti alcuni contenziosi che hanno determinato la sospensione delle procedure di gara;
- d) con Deliberazione di Giunta Regionale n. 695 del 23/12/2014 al fine di garantire la regolarità e la continuità dei servizi minimi TPL su gomma su tutto il territorio regionale, gli affidamenti di servizi TPL su gomma sono stati prorogati sino al 31.12.2015, nei limiti delle previsioni di budget

finanziario regionale come indicate nel “Piano di riprogrammazione dei servizi TPL approvato con Delibera di Giunta regionale n. 462 del 24/10/2013 e fatte salve le risorse aggiuntive assicurate dalle Province e Comuni capoluogo, e comunque non oltre il subentro dei nuovi soggetti affidatari delle procedure di evidenza pubblica indette;

- e) con Deliberazione n. 694 del 23/12/2014 la Giunta Regionale ha deliberato di assicurare la continuità dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro sino al 31 dicembre 2015 e comunque non oltre l'affidamento mediante le procedure di gara in corso, di farsi luogo alla temporanea prosecuzione dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro espletati dalla soc. Trenitalia ed alla conseguente proroga del rapporto di servizio agli stessi patti e condizioni, dando mandato alla Direzione Generale della Mobilità di porre in essere gli atti consequenziali nel rispetto delle previsioni del Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL ex art. 16 bis del D. L. 6 Luglio 2012, n. 95 e s.m.i., approvato con Delibera di Giunta regionale n. 462 del 24/10/2013 e nei limiti di capienza delle risorse finanziarie;

PREMESSO INOLTRE CHE

- a) il D. L. del 6 Luglio 2012 n. 95, conv. in Legge 7 agosto 2012, n. 135, all'art. 16 bis comma 4, prevede che *“le Regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali, procedono all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulano i servizi a domanda debole e sostituiscono le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, previsto dall'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi”*;
- b) con Delibera della Giunta Regionale n. 462 del 24/10/2013 è stato approvato il Piano di riprogrammazione dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale ex Art. 16 Bis del Decreto-Legge 6 Luglio 2012, n. 95, conv. in Legge 7 agosto 2012, n. 135;
- c) il richiamato art. 16 bis comma 4, del D. L. 6 Luglio 2012, n. 95, conv. in Legge 7 agosto 2012, n. 135, prevede, inoltre, nell'ultima parte, che *“A seguito della riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione di cui al presente comma, i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione”*;

RITENUTO CHE

- a) per le attività di cui all'ultima parte dell'art. 16 bis comma 4 del D. L. 6 Luglio 2012, n. 95 conv. in Legge 7 agosto 2012, n. 135, è opportuna l'individuazione di linee guida uniformi, seppur nel rispetto delle specificità di ciascuna modalità di trasporto;

PRESO ATTO CHE

- a) il comma 3 dell'art. 16 bis del D. L. 6 Luglio 2012, n. 95, conv. in Legge 7 agosto 2012, n. 135, dispone che *“...con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, entro il 31 gennaio 2013, sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo di cui al comma 1. I criteri sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi*

mediante: **a)** un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico; **b)** il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; **c)** la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata; **d)** la definizione di livelli occupazionali appropriati; **e)** la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica”;

- b) il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 11 marzo 2013 recante “Trasporto pubblico locale e ferroviario - Criteri e delle modalità per la ripartizione del Fondo nazionale, articolo 16-bis, DI 95/2012”, all'art. 1, rubricato “Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di Tpl anche ferroviario”, dispone che :

“Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto a) del richiamato articolo 16-bis, finalizzato a conseguire “un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico” e del punto c) finalizzato a conseguire “la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata” è verificato attraverso l'incremento annuale del “load factor” calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del presente Dpcm ai sensi del successivo articolo 4.

Nel primo triennio di applicazione l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) del richiamato articolo 16-bis, finalizzato a conseguire “il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi” è verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del presente Dpcm ai sensi del successivo articolo 4.

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto d) del richiamato articolo 16-bis, finalizzato a conseguire “la definizione di livelli occupazionali appropriati” è verificato attraverso il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) del richiamato articolo 16-bis, finalizzato a conseguire “la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica” è verificato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti. Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di cui ai precedenti commi, relativi all'intero complesso dei servizi Tpl anche ferroviari, provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le modalità di cui al successivo articolo 5.

Gli obiettivi di cui ai punti precedenti si considerano raggiunti anche mediando il risultato annuale con i risultati del biennio precedente”;

- c) l'Articolo 3 del su citato DPCM., rubricato “Riparto quota risorse subordinata al raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 1”, prevede, tra l'altro, che “La quota del 10% delle risorse stanziata sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario è attribuita a ciascuna regione prendendo a riferimento la percentuale di cui alla Tabella 1. Qualora la regione raggiunga tutti gli obiettivi indicati all'articolo 1, la quota di cui al comma precedente è assegnata integralmente. Nel caso in cui gli obiettivi di

cui all'articolo 1 sono raggiunti parzialmente, alla regione è assegnata parte della quota di cui al comma 1, con le percentuali di seguito riportate: a) 30% per un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata; b) 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; c) 10% per la definizione di livelli occupazionali appropriati”;

- d) in virtù della descritta normativa alle Regioni possono derivare minori stanziamenti per il Trasporto Pubblico Locale;

CONSIDERATO CHE

- a) l'obiettivo del *“progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi”* di cui alla lett. b) del comma 3 dell'art. 16 bis del D. L. 6 Luglio 2012, n. 95, conv. in Legge 7 agosto 2012, n. 135, verificato, secondo le previsioni dell'art. 1, secondo capoverso, del DPCM del 11 marzo 2013, *“attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori”* può essere pregiudicato da condotte poco virtuose delle aziende nella lotta all'evasione tariffaria ;
- b) ai fini delle attività previste dall' art. 16 bis comma 4, ultima parte, del D. L. 6 Luglio 2012, n. 95, conv. in Legge 7 agosto 2012, n. 135, occorre prevedere meccanismi contrattuali volti, nel rispetto delle dovute garanzie procedurali, a responsabilizzare le singole Imprese al raggiungimento dell'obiettivo del *“progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi”* di cui alla lett. b) del comma 3 dell'art. 16 bis del D. L. 6 Luglio 2012, n. 95, conv. in Legge 7 agosto 2012, n. 135, mediante il rispetto degli indici numerici di cui all'art. 1, secondo capoverso, del DPCM del 11 marzo 2013, riversando sulle sole aziende che non raggiungano i livelli minimi richiesti dal citato DPCM, gli effetti economici dell'eventuale minore trasferimento statale, attraverso la motivata adozione di criteri adeguati e proporzionali tra la penalità che potrà essere inflitta alla Regione Campania e l'effettivo valore del relativo contratto di servizio in essere;
- c) allo scopo di agevolare il conseguimento dell'obiettivo del *“progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi”* , occorre inoltre prevedere l'adozione di un programma di contrasto all' evasione tariffaria da parte delle Aziende, che venga recepito dalle stesse quale parte integrante dei contratti di servizio;

RILEVATO ALTRESI' CHE

- a) la materia dell'adeguamento del corrispettivo contrattuale al tasso di inflazione deve essere ricondotta nell'ambito dell'intero complesso normativo vigente nel campo del Trasporto Pubblico Locale e deve essere conseguentemente valutata alla stregua di canoni coerenti con i principi regolatori del settore;
- b) il Regolamento Comunitario n. 1370/07, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, richiede che alle aziende venga assicurato un equilibrio contrattuale tra le compensazioni erogate ed i costi di impresa;

- c) la Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento n. 1370/2007 (2014/c 92/01) prevede che il contratto di servizio deve contemplare controlli periodici al fine di evitare situazioni di compensazioni eccessive;
- d) il sistema normativo in materia di Trasporto Pubblico Locale consente diverse modalità atte ad assicurare l'adeguamento del corrispettivo ed a garantire, nel contempo, l'immutato equilibrio contrattuale, tra i quali, *in primis*, l'incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- e) i suddetti dati sono oggetto di verifiche periodiche e di monitoraggio costante nell'ambito delle attività di gestione del contratto, in conformità al Regolamento n. 1370/07 ed alla citata comunicazione interpretativa;
- f) il sistema tariffario regionale, inoltre, è stato recentemente oggetto di un radicale intervento innovativo, realizzatosi con le Delibere di Giunta regionale n. 611 del 19/10/2012, n. 88 del 26/03/2013, n. 128 del 30/04/2014, n. 360 del 08/08/2014, n. 538 del 10/11/2014, che, tra l'altro, ha affiancato un sistema di tariffazione aziendale a quella integrata;

RITENUTO CHE

- a) in ragione di quanto descritto, l'adeguamento del corrispettivo al tasso di inflazione deve essere oggetto di una valutazione periodica complessiva, considerando sia le singole componenti dei costi d'esercizio, sia gli introiti da tariffa, tale da garantire all'Impresa la copertura dei primi, assicurando l'equilibrio del contratto;

VISTI

- il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422;
- la Legge Regionale del 28 marzo 2002 n. 3;
- il Regolamento (CE) n. 1370/2007;
- la Comunicazione della Commissione Europea (2014/c 92/01);
- la Legge Regionale n. 5 del 6 maggio 2013;
- la Legge Regionale n. 16 del 7 agosto 2014;
- il Decreto Legge del 6 Luglio 2012 n. 95, conv. in Legge 7 agosto 2012, n. 135;
- il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013

la Giunta, a voto unanime, in conformità

D E L I B E R A

per i motivi precedentemente formulati e che si intendono qui riportati integralmente:

1. di prendere atto di tutto quanto esposto nella premessa e di approvare, per le finalità di cui all'art. 16 bis comma 4, ultima parte, del D. L. 6 Luglio 2012, n. 95, conv. in Legge 7 agosto 2012, n. 135, le linee guida di cui al documento allegato, costituente parte integrante del presente atto;
2. di fare carico alla Direzione Generale per la Mobilità di recepire, nell'attività amministrativa attuativa dell'art. 16 bis comma 4, ultima parte, del D. L. del 6 Luglio 2012 n. 95, conv. in legge 7 agosto 2012, n. 135, le determinazioni di cui al presente atto;
3. di trasmettere la presente deliberazione all'Assessore ai Trasporti, al Capo Dipartimento Politiche Territoriali, alla Direzione Generale per la Mobilità per le attività consequenziali;
4. di incaricare il Direttore dell'Ufficio BURC di provvedere alla pubblicazione della presente deliberazione.