

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.

Il D. L. del 6 Luglio 2012 n. 95, 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.

La Regione Campania, con Delibera della Giunta Regionale n. 462 del 24/10/2013, ha fatto fronte alle previsioni della norma ed ha approvato il Piano di riprogrammazione dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, redatto ai sensi del menzionato art. 16 bis.

La stessa norma, all'ultima parte, prevede che a seguito della riprogrammazione, i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione.

Occorre, pertanto, individuare linee guida uniformi, seppur nel rispetto delle specificità di ciascuna modalità di trasporto, per le conseguenti attività di cui all'art. 16 bis, comma 4, ultima parte.

Per la formulazione delle suddette linee guida, è opportuno avere riguardo alle previsioni dello stesso art. 16 bis, che, al comma 3, dispone che, con DPCM, sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo per il concorso agli oneri del TPL.

I suddetti criteri sono finalizzati al raggiungimento di determinati obiettivi, tra i quali, alla lett. b) dell'art. 16 bis, comma 3, è previsto il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi.

Il DPCM del 11 marzo 2013, attuativo dell'art. 16 bis, all'art. 1, dispone che il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) dello stesso articolo 16 bis, comma 3, 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 di almeno lo 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, oppure attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori.

L'articolo 3 del su citato DPCM, 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 in funzione del raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1, in particolare, per ciò che rileva nel caso di specie, prevede che nel caso in cui gli obiettivi di cui all'articolo 1 sono raggiunti parzialmente, alla regione è assegnata solo parte della quota.

In particolare, il mancato raggiungimento dell'obiettivo del progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, verificato ai sensi del DPCM menzionato, comporterà una riduzione della quota pari al 60%.

In virtù della descritta normativa alle Regioni possono dunque derivare minori stanziamenti per il Trasporto Pubblico Locale.

E' dunque necessario operare una forte azione nei confronti delle Aziende esercenti i servizi per il conseguimento del risultato imposto dalla legge.

L'obiettivo del "progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi" di cui alla lettera b) del comma 3 dell'art. 16 bis, verificato, secondo le previsioni dell'art. 1, secondo capoverso, del DPCM del 11 marzo 2013, può essere, infatti, pregiudicato da condotte poco virtuose delle aziende nella lotta all'evasione tariffaria.

Tra le linee guida delle attività di cui all'art. 16 bis comma 4, occorre quindi prevedere l'adozione di 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", 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.

Tra le suddette linee guida, per il raggiungimento del medesimo obiettivo, occorre 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.

Ulteriore criterio è costituito dall'adozione di meccanismi contrattuali volti a prevedere l'adeguamento del corrispettivo al tasso di inflazione nell'ambito di una valutazione periodica complessiva - conforme alle previsioni della Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento n. 1370/2007 (2014/c 92/01) - 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, con ciò ribadendo la non percorribilità di ogni meccanismo automatico di adeguamento, tanto anche in ragione delle recenti modifiche del sistema tariffario, che, tra l'altro, hanno affiancato un sistema di tariffazione aziendale a quella integrata.

Vanno dunque dettate le seguenti LINEE GUIDA delle attività di cui all'art. 16 bis comma 4, ultima parte, del decreto legge n. 95.12 :

- A.** Adozione di 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 Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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;
- B.** 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;
- C.** Adozione di meccanismi contrattuali che prevedano l'adeguamento del corrispettivo al tasso di inflazione nell'ambito 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.